ROK V. LIPIEC 1935. NR. 7.

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

• BALTIC • TRADE • DEVELOPER •







• POLSKA · AGENCJA · TELEGRAFICZNA · PAT ·

ROK V. LIPIEC 1935. NR 7.

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

REDAKCJA I ADMINISTRACJA:
WARSZAWA, MIODOWA 22 P.A.T. TEL. 11.75-28 i 11.80-15 KONTO P.K.O. 730.
WYDAWCA – POLSKA AGENCJA TELEGRAFICZNA. REDAKTOR OSKAR STEMPEL.

„Piłsudski" i „Batory"

W DNIU 3 lipca 1935 roku polska flota transatlantycka powiększyła się znów o piękną i dużą jednostkę. Jest nią siostrzany okręt „Piłsudskiego" — T. M./S. „Batory" — piąty z kolei transatlantyk Linji Gdynia-Ameryka.

Uczestnicy uroczystości wodowania „Batorego", poza podniosłym momentem i zwykłą dozą wzruszenia, jakie towarzyszy zawsze narodzinom okrętu, — mieli okazję przekonać się jak wygląda będący już na ukończeniu T. M./S. „Piłsudski", a także zwiedzić dokładnie stocznię Monfalcone, w której oba okręty zostały zbudowane.

I jedno i drugie było ze wszechmiar interesujące. Typ nowych polskich transatlantyków przedstawia się okazale. Pomijając wszelką reklamę i niezręczne określenia w rodzaju „polskiej Normandie", stwierdzić można, że są to jednostki solidne, komfortowe i świetnie wyposażone. Co zaś do zalet nawigacyjnych, to długoletnia wprawa stoczni Monfalcone, wchodzącej w skład Zjednoczonych Stoczni Adrjatyku, wydaje się dostateczną gwarancją.

Oba nowe polskie okręty wypierają po 15.000 ton, przy pojemności brutto 14.400, a netto 8.650. Długość wynosi 160,4 metra, szerokość 21,5, wysokość od stępki do pokładu słonecznego 22,1, zanurzenie 7,54. Dwa silniki ropowe o łącznej mocy 12.500 K. M. nadają okrętom chyżość 20 węzłów, która w warunkach normalnej pracy obniżona będzie do 18. Zapas wody słodkiej wynosi 1.300 ton, zapas ropy 1.200, co pozwala na obrót Gdynia—Nowy Jork —Gdynia bez uzupełniania paliwa.

Rozplanowanie wewnętrzne jest przejrzyste i praktyczne. Obie jadalnie znajdują się na jednym poziomie i przedzielone są kuchnią, co pozwoli na szybką i sprawną obsługę. Salony, werandy, palarnie, bary, kredensy i t. p. urządzenia towarzyskie i kulinarne rozmieszczone są wzdłuż statku i łatwo dostępne. Sala gimnastyczna i pływalnia, fryzjernie, pokój dziecinny, wielki hall, winda — oto inne szczegóły urządzenia.



Spuszczenie na wodę M/S „Batory"

Kuchnia jest całkowicie elektryczna, kabiny w liczbie 318 posiadają nowoczesne wygodne urządzenie, zaopatrzone są w bieżącą zimną i gorącą wodę, oraz w skuteczny system wentylacyjny. Na statku płonie ogółem 4000 lamp, a osobna stacja elektryczna dostarcza prądu. Radjostacja, żyro-pilot (przyrząd samosterujący), sonda dźwiękowa, radjo-gonio, elektryczne wykrywacze ognia, bogate urządzenia przeciwogniowe, 9 grodzi wodoszczelnych, 16 szalup (z tego dwie motorowe zaopatrzone w radjo), tratwy i t. p. urządzenia zabezpieczające — czuwają nad podróżnym.

Miejsc w klasie turystycznej jest 371, w klasie trzeciej — 402, załogi (łącznie ze służbą) — 263 — razem okręt na swych siedmiu pokładach mieści 1036 osób. Na pierwszy rzut oka stwierdzić można, że klasa turystyczna odpowiada właściwie klasie pierwszej na większości statków transatlantyckich, a w każdym razie przewyższa znacznie komfortem turystyczną klasę tych statków.

Prawie całkowita należność za okręty pokryta będzie węglem polskim, przyczem zużytkowano także w miarę możności niektóre gałęzie przemysłu krajowego: A więc sprężarki, pompy, radjostacje są polskiego pochodzenia, jak również niektóre wyroby stalowe i żelazne.

Solidność wykonania gwarantuje, jak rzekliśmy wyżej, renoma stoczni, urządzonej nawskroś nowocześnie i mogącej się pochlubić takiemi wyczynami, jak budowa najsłynniejszych parowców i motorowców świata, a także dużej ilości okrętów wojennych — w szczególności łodzi podwodnych. „Neptunia", „Oceania", „Saturnia", „Vulcania", „Victoria" — wielkie motorowce, „Conte di Savoia" — turbinowiec transatlantycki o 29,5 węzłach szybkości, krążowniki „Trieste", „Fiume", „Cadorna", przeszło 20 łodzi podwodnych, wreszcie oba polskie transatlantyki — oto bilans zgrubsza za ostatnich lat kilka. Oczywiście wzięto tu pod uwagę tylko jednostki pierwszorzędnego znaczenia zbudowane w Zjednoczonych Stoczniach Adrjatyku. Sama stocznia Monfalcone budowała okręty dla Turcji, Hiszpanji, Portugalji, Z. S. S. R., Brazylji, Argentyny, Norwegji, Anglji

Stanów Zjednoczonych — krajów, gdzie wszak budownictwo okrętowe istnieje w szerokim stopniu. To też wybór władz polskich i dyrekcji Linji Gdynia Ameryka zdaje się trafnym, a tranzakcja dla obu stron korzystną.

W ten sposób Polska zyska na Atlantyku dwa doskonałe okręty, wprawdzie nie luksusowe olbrzymy, ale w sam raz przystosowane do naszych warunków i zdolne do ekonomicznej pracy. Stała komunikacja między Gdynią a Ameryką będzie zapewniona w 8 do 9 dni, przyczem pasażer będzie miał jeszcze i ten awantaż, że nie będzie się czuł upośledzonym w swoich prawach, jak to ma miejsce z pasażerami niższych klas na statkach luksusowych, ale wzamian za swoje pieniądze otrzyma wygodne pomieszczenie i troskliwą opiekę.

Inna rzecz, że typ polskiego pasażera transatlantyckiego jeszcze się nie wytworzył (pomijając niektórych członków Polonji amerykańskiej już do podróży nawykłych). Trzeba będzie lat całych aby przeciętny Polak nauczył się obcowania z morzem i okrętami, aby na statku zachowywał się w myśl zwyczajów i przepisów morskich, aby nabrał chęci do podróżowania po morzu — tym utartym szlaku wielkich narodów, kolebce ich wolności a źródle dobrobytu.

Z rozwojem naszej żeglugi Altantyckiej łączą się dwie inne kwestje: budowa stoczni oraz zakładanie nowych linij. Pierwsza jest już w toku — na razie w dziedzinie bodajże ważniejszej, bo obrony państwa dotyczącej. Stocznia marynarki wojennej budować będzie mogła także i okręty handlowe.

Co się tyczy zakładania nowych linij transatlantyckich, to chyba w pierwszym rzędzie należałoby pomyśleć o nawiązaniu łączności z drugim ośrodkiem polskości za Oceanem z Południową Ameryką. Polacy brazylijscy coraz to zwracają oczy ku morzu, wypatrując czy nie nadpłynie z północy okręt pod banderą Białego Orła. Oby ich nadzieja spełniła się jaknajrychlej.



M/S „Piłsudski" kołysze się na falach Adrjatyku

W końcu zaznaczyć należy, że ze strony władz i przedstawicieli przemysłu italskiego zrobiono wszystko aby pobyt delegacji polskiej w Tryeście i Monfalcone wypadł jaknajlepiej. W uroczystości wzięli udział ze strony italskiej — wiceminister komunikacji Nino Host Ventura, prefekt prowincji Tiengo, prezes Zjednoczonych Stoczni Giunta, przedstawiciele marynarki wojennej, wojska, władz faszystowskich i t. d. Ze strony polskiej wiceminister Przemysłu i Handlu Doleżal, dyrektor departamentu morskiego Możdżeński, radca ambasady Mazurkiewicz, konsul Dygat, prezes Linji Gdynia-Ameryka Szuyski, dyrektor Leszczyński, oraz grono inżynierów, publicystów i gości. Matką chrzestną okrętu była pani Jadwiga Barthel de Weydenthal, a honory domu pełnił z iście z rzymską gościnnością, dyrektor stoczni Monfalcone p. Cosulich.

* * *

W związku ze spuszczeniem na wodę M/S „Batory", które odbyło się w ub. tygodniu w stoczni w Monfalcone pod Tryjestem, donoszą nam, że matka chrzestna statku „Batorego" p. Jadwiga Barthel de Weydenthal wręczyła w czasie uroczystości spuszczenia na wodę naczelnemu dyrektorowi linji Gdynia—Ameryka p. A. Leszczyńskiemu złoty ryngraf z wizerunkiem Matki Boskiej Częstochowskiej na tle Orła Polskiego, jako dar dla statku. Ryngraf matki chrzestnej zostanie umieszczony w hali maszyn M/S „Batory".

Pierwszy prawdziwie polski okręt

DZIEŃ 27 lipca jest pewnego rodzaju datą zwrotną jeśli o Polskę na morzu chodzi. W dniu tym bowiem wcielono w skład naszej floty wojennej pierwszą całkowicie w kraju wykonaną jednostkę — O. R. P. Jaskółka — nowoczesny poławiacz min o wyporności 180 ton.

Sam przez się jest to więc okręt niewielki, o charakterze wybitnie obronnym. Zarazem jednak jest on pierwszym krokiem na drodze stworzenia polskiego przemysłu okrętowego, zapowiedzią dalszego rozwoju polskiej siły zbrojnej na morzu.

O. R. P. Jaskółka, jak jej trzy młodsze siostry — Mewa, Czajka i Rybitwa wykonane zostały według wskazówek władz Marynarki Wojennej i planów Państwowych Zakładów Inżynierji. Budowę wykonano w Warsztatach Marynarki Wojennej w Gdyni (Jaskółka), na stoczni Gdyńskiej (Mewa) oraz na stoczni Modlińskiej (Czajka i Rybitwa). Jaskółka — rozpoczęta nie pierwsza — została jednak jako pierwsza ukończona, co świadczy chlubnie o sprawności warsztatów mar. woj. — z których niebawem powstanie pierwsza polska stocznia okrętowa. Charakterystyczne zresztą, te zagadnienie stoczni wciąż jeszcze znajduje obrońców, wyważających otwarte drzwi i ujmujących rzecz z punktu widzenia wyłącznie floty handlowej, podczas gdy w rzeczywistości stocznia marynarki wojennej (na której będzie można budować też statki handlowe) już jest w stadjum wykonania i raczej należałoby zjednoczyć wszystkie wysiłki dla przyśpieszenia jej otwarcia.

Na uroczystość przybył z Warszawy Szef Służb. Kier. Mar. Woj. Kmdr. inż. Czernicki, poczem w obecności dowódcy obrony wybrzeża Kmdr. dypl. Frankowskiego podniesiono przy dźwiękach hymnu narodowego banderę wojenną Rzeczypospolitej na nowym Jej okręcie „Jaskółka". Poświęcenie traulera oraz krótkie przemówienie kierownika warsztatów Kmdra - ppor. inż. Szulca zakończyły uroczystość.

Zebrani na podniesieniu bandery zwiedzili jeszcze same warsztaty, przedstawiające się wzorowo. Jeśli wziąść pod uwagę, że przed kilkunasty laty była to tylko... kuźnia polowa, potem zaś mały warsztacik, zatrudniający kilkunastu ludzi — waga dokonanej pracy występuje jeszcze dobitniej. Dziś warsztaty marynarki wojennej zatrudniają około 500 ludzi, są dość bogato wyposażone, a poza całym szeregiem prac i wytworów dały Polsce już jeden okręt wojenny, dok pływający, kran pływający (żóraw) oraz kilka większych motorówek.

Należy tylko życzyć aby jaknajprędzej rozrosły się w stocznię, na której jako pierwszy objaw polskiej myśli morskiej — zbudowana zostanie łódź podwodna im. Marszałka Piłsudskiego.

STANISŁAW Hr. LEDÓCHOWSKI

O muzeach i bibljotekach morskich

NIE TRZEBA dowodzić jak pożyteczną i godną powszechnego poparcia jest propaganda, zmierzająca do spopularyzowania morza w szerokich masach naszego społeczeństwa i do wzbudzenia zainteresowania przejawami związanemi z życiem morza.

Drogą propagandy, a więc za pośrednictwem czasopism i powieści, ilustrowanych możliwie estetycznie i ciekawie, a także za pomocą pokazów i odczytów publicznych, wreszcie przez organizowanie wycieczek morskich, jaknajbardziej przystępnych, zbliża się ludzi do morza i uczy się ich cenić znaczenie jego dla państwa. To też wielce pożyteczną jest działalność Ligi Morskiej i Kolonjalnej, wraz z jej wydawnictwami, na czele z ładnie i ciekawie wydawanym miesięcznikiem „Morze", która wszczepiając miłość morza w młodem pokoleniu, przygotowuje kadry przyszłych obywateli, z dziedziną morską dostatecznie uświadomionych.

Bardzo wskazanem uzupełnieniem w kierunku samokształcenia młodzieży byłoby zorganizowanie, w szerszym niż dotąd zakresie, modelarstwa okrętowego, z pokazami modeli pływających na basenach, gdzie odpowiedni instruktorzy urządzając te pokazy i kierując regatami, pouczaliby młodzież o żeglarstwie i budowie okrętów.

Ujęta w ten sposób propaganda zwróci uwagę całej Polski na Gdynię, skąd wiodą szlaki w świat, gdzie bandera polska powinna znaleźć swą wielką przyszłość narówni z innemi narodami.

Poza literaturą lekką — popularną posiadamy w księgozbiorach wiele cennych i ciekawych dzieł własnych i obcych — ale wszystko to jest jednak zbyt rozproszone, aby mogło dać należyte pojęcie o posiadanym materjale. Nawet katalogi specjalnych bibljotek nie wskazują dzieł z dziedziny morskiej, dla której zainteresowanie stale wzrasta.

W naszej dziejowej przeszłości sprawa dostępu do morza nie była dostatecznie doceniana i niewątpliwie jest to przyczyną, że dziś posiadamy stosunkowo niewielki skrawek brzegu morskiego. Tembardziej więc sprawa morza powinna zajmować jedno z pierwszych miejsc wśród naszych zagadnień i w tym kierunku należy nietylko usprawnić dotychczasowe wysiłki, ale i je skoncentrować.

Jak nieodzowne jest istnienie Muzeum Narodowego, Muzeum Przemysłu, Muzeum Kolejowego, Muzeum Rzemiosł i wielu innych, oraz bibljotek i różnych zbiorów — tak samo powinny istnieć muzea i bibljoteki morskie, o których po 15-tu latach naszych zaślubin z morzem myśleć już najwyższy czas, bo one skupiając wszystko to co danej dziedziny dotyczy, stanowić mogą nietylko czynnik kształcący i uzupełniający wiedzę w tym kierunku — ale będą zarazem propagandą, zachęcającą do interesowania się morzem.

Muzeum, połączone z bibljoteką, nie jest przedsięwzięciem przechodzącem nasze siły, dowodem czego, że urzeczywistniliśmy bezporównania trudniejsze zadania. I byle tylko sprawę tę zapoczątkować i naprowadzić na właściwe tory, to niewątpliwie znajdzie ona życzliwe zainteresowanie i poparcie społeczeństwa.

Wyłonić się może kwestja, kto powinien się zająć organizacją tej sprawy, czy Departament Marynarki Wojennej, lub Departament Morski przy Ministerstwie Przemysłu i Handlu, czy też Liga Morska i Kolonjalna, albo towarzystwa okrętowe, czy wreszcie Zarząd Portu Gdyni, ewentualnie jakaś inna, do tego powołana instytucja.

Zdaje się, że wskazanem jest współdziałanie wszystkich powyższych instytucji, jako że sprawa ta interesuje w równej mierze wszystkie instytucje. Ale najbardziej powołanemi zdają się być Departamenty Morskie, oraz towarzystwa okrętowe, gdyż dysponują one nieodzownemi do tego danemi, w postaci wszelakiego materjału statystycznego i technicznego, jak też odpowiednim zespołem ludzi, związanych z morzem.

Centralnym zaś miejscem Muzeum Morskiego i Bibljoteki Morskiej powinna być Warszawa z oddziałem w Gdyni.

Utworzenie Muzeum prawdopodobnie nie napotkałoby na trudności, bo najważniejsza rzecz t. j. zbiory w postaci modeli okrętów, oraz bibljoteki morskie, posiadają w Warszawie Departament Morski przy Min. Przemysłu i Handlu i Towarzystwo „Gdynia—Ameryka", w Gdyni zaś dysponuje zbiorami Urząd Morski i Szkoła Marynarki, pozatem niektóre z nich jak np. Szkoła Marynarki i Księgarnia Wojskowa w Warszawie, oraz Instytut Bałtycki w Toruniu posiadają własne wydawnictwa morskie. Zaś literatura popularna i propagandowa, wydawana przez różne instytucje, na czele z wspomnianem wyżej wydawnictwem Ligi Morskiej i Kolonjalnej — uzupełniają piśmiennictwo morskie. Dzięki temu powstaje wielka rozmaitość prac drukowanych i artykułów poświęconych morzu, o których niestety nie wszyscy wiedzą. I dlatego cennym nabytkiem byłoby stworzenie narazie choćby jednego centralnego katalogu, któryby objął wszystkie istniejące wydawnictwa morskie.

Wtenczas interesujący się kwestją morską będą mieli możność odszukania potrzebnych im dzieł i artykułów.

Zagranicą istnieją podobne muzea i bibljoteki przy Admiralicjach, a u nas dział literatury morskiej skoncentrowany jest przy bibljotekach Sztabu Głównego i Dep. Marynarki Wojennej. Te jednak ze względu na swój wojskowy charakter, nie mogą być dla osób prywatnych dostępne.

W danej chwili przewodnim organem morskim jest miesięcznik „Wiadomości Portu Gdyńskiego" który jako organ Urzędu Morskiego, wydawany przez P. A. T. ma najwięcej możliwości i danych, aby w nim odzwierciadlały się wszystkie szczegóły zagadnień morskich.



Anglicy z zapałem uprawiają modelarstwo okrętowe.

Ten oficjalny organ morski, uwzględniający w jaknajszerszym zakresie kwestje morskie, z pewnością znajdzie chętnych do zamieszczania prac własnych, jak również wartościowych prac obcych, w polskiem tłumaczeniu.

Zapewne i towarzystwa okrętowe, posiadając wiele cennego materjału literackiego i mające możność rozporządzania materjałem świeżym w związku ze stałemi podróżami, poważnie zasilić nim mogą łamy tego pisma. Możliwości towarzystw okrętowych pod tym względem są dosyć znaczne, choćby z tego tytułu, że na kierowniczych stanowiskach kapitanów i głównych inżynierów jest pewne grono specjalistów i znawców, posiadających doświadczenie i wiedzę fachową, nabytą w służbie we flocie a mających przytem uzdolnienia literackie.

Naprzykład przed wojną światową rosyjskie towarzystwo okrętowe „Ropit" przez specjalne zainteresowanie swych zdolniejszych oficerów, zgromadziło wiele cennych prac morskich z dziedziny naukowej i fachowej.

W Polsce sprawozdania, składane przez naszych konsulów w Min. Spr. Zagr. mogą służyć potwierdzeniem słuszności wypowiedzianej tezy o doniosłości współpracy doświadczonych i odpowiedzialnych ludzi nad specjalnemi zagadnieniami morskiemi.

W związku z poruszonemi wyżej kwestjami, nie od rzeczy będzie wspomnieć o dużem znaczeniu, jakie przypisują zagranicą modelarstwu okrętowemu. W Anglji szczególnie, egzystuje kilka klubów, w których, na specjalnie urządzonych basenach, odbywają się próby i nawet konkursy modeli pływających, a że sprawa traktowana jest bardzo poważnie dowodzi to, że czynnymi członkami tych klubów są ludzie różnych stanów i wieku, którzy zajmując się budową modeli okrętów — nieraz kosztem znacznych nakładów pieniężnych i wieloletnich doświadczeń — oddali znaczne usługi tak flocie wojennej jak i handlowej. Nie wspominam już o modelarstwie i basenach specjalnie służących dla wypróbowania przyszłych okrętów, gdyż jest to dział ściśle naukowy, do którego zapewne nieprędko jeszcze dojdziemy.

Powyżej zamieszczamy fotografję, na której uwidocznione są próby modeli pływających.

Dział modelarstwa okrętowego w Ameryce, Anglji, Niemczech ma swą fachową literaturę, traktującą budowę modeli nie jako zabawę, sport czy reklamę, lecz jako próbę pomysłów o znaczeniu praktycznem. W podobnych — a choćby nawet w przybliżony sposób potraktowany dział modelarstwa okrętowego przy Muzeum u nas, niewątpliwie stanowić może jeden z najciekawszych działów, wzbudzających czynne zainteresowanie wśród starszych i młodzieży.

Realizując rzuconą tu myśl o utworzeniu Muzeum i Bibljoteki Morskiej, należy mieć na względzie, że większość naszego społeczeństwa odnosi się do kwestji morskich bardziej uczuciowo, powiedziałbym nawet, więcej z obowiązku patrjotycznego, niż ze świadomości, że problem morski, tak ważny u wszystkich narodów, musi być wysunięty i nas na czoło najdonioślejszych naszych zagadnień politycznych, gdyż morze otwierając nam swobodę w zakresie kształtowania się stosunków gospodarczych, ugruntowuje naszą niezależność.

J. KUNERT
Syndyk Związku Fabrykantów i Przemysłowców w Gdyni

Zagadnienie uprzemysłowienia Gdyni i wybrzeża

Z CHWILĄ odzyskania przez Polskę dostępu do morza, powstało zagadnienie uprzemysłowienia wybrzeża morskiego. Dostęp do morza zupełnie nowe stworzył możliwości dla naszego życia gospodarczego, a w szczególności dla rozwoju naszego przemysłu. Konieczności uprzemysłowienia wybrzeża nie trzeba chyba uzasadniać. Nasz dostęp do morza i nasza pozycja nad Bałtykiem, zależne są od ugruntowania na tutejszym terenie własnego życia gospodarczego. Przykład Górnego Śląska wskazuje, iż tam gdzie rozwinął się przemysł oparty o polskiego robotnika, tam nigdy nie przedawniły się prawa nasze do ziemi i jej bogactw.

Z budową i rozwojem portu gdyńskiego zagadnienie uprzemysłowienia wybrzeża oraz Gdyni wyłoniło się na czoło problemów gospodarczych na tutejszym terenie. Już kilka lat po rozpoczęciu budowy Gdyni zrozumiano — że jedyny port polski powinien spełniać nietylko rolę komunikacyjną — czyli rolę miejsca przeładunkowego w wymianie towarowej z zagranicą — ale również rolę samodzielnego rynku handlowego i przemysłowego.

Nieoparty o własny lokalny handel oraz przemysł przetwórczy i uszlachetniający — port gdyński mógłby zawdzięczać swoją rolę w obsłudze handlu zagranicznego tylko specjalnej polityce preferencyjnej, cłom preferencyjnym i t. p. Atrakcyjność jego zależną byłaby wyłącznie od korzystnych odległości taryfowych, które są zmienne i trudne do utrzymania na konkurencyjnym stale poziomie. Względna taniość transportu nie zawsze odgrywa zresztą decydującą rolę w wyborze portu przez handel zamorski.

Już w pierwszych latach po powrocie Pomorza do Polski — inicjatywa prywatna szuka dogodnych dziedzin dla inwestycyj przemysłowych na tutejszym terenie. Kieruje się ona przedewszystkiem do branży wyrobów drzewnych oraz przetworów rybnych. Ale przesilenia finansowo-walutowe oraz konjunkturalne w pierwszych latach powojennych — jak również specyficzne warunki lokalne spowodowały, że ta pierwsza faza rozwoju przemysłu na Wybrzeżu była stosunkowo słaba i nie nabrała większych rozmiarów.

Dopiero z chwilą rozbudowy portu gdyńskiego powstają na jego terenie poważne placówki przemysłowe — jak łuszczarnia ryżu, stocznia okrętowa, olejarnia, chłodnia oraz zakłady przemysłu rybnego. Brak jest jednak dotychczas szerszego zainteresowania ze strony kapitałów prywatnych wszelkiej wielkości, do czynienia inwestycyj przemysłowych na tutejszym terenie — i to pomimo korzystnych nieraz warunków. Z historji rozwoju poszczególnych miast i okręgów przemysłowych wiemy — że uprzemysłowienie zależne jest właśnie od przejawienia się takiego zainteresowania w kraju. Zadaniem naszej polityki gospodarczej winno być wywołanie pędu kapitałów prywatnych w Polsce do inwestycyj przemysłowych w Gdyni i na Wybrzeżu.

Zanim pozwolę sobie w krótkich zarysach przedstawić warunki i możliwości rozwoju przemysłu na tutejszym terenie — chciałbym nadmienić, że w pierwszych latach rozwoju Gdyni a nawet często jeszcze obecnie mówi się i pisze o t. zw. „przemyśle portowym". Przemysł portowy w ścisłem tego słowa znaczeniu — obejmuje wyłącznie przemysł naprawy okrętów oraz pewne specjalne przemysły o charakterze raczej rzemieślniczym, związane z uzupełnianiem i naprawą wyekwi-

powania statków i taboru oraz urządzeń portowych. Do tej dziedziny należą: przemysł takelunkowy, powróżniczy, ślusarski, stolarski i ciesielski. Przemysły te istnieją i są konieczne w każdym większym porcie — nota bene również w Gdyni — ale nie mają żadnego większego znaczenia dla rozwoju portu jako ośrodka przemysłowego, gdyż służą wyłącznie do obsługi portu i jego funkcji przeładunkowo-komunikacyjnej.

Pod określenie „przemysłu portowego" nie można podciągać wszelkiego rodzaju innych przemysłów sadowiących się w portach — zależnie od specyficznych warunków lokalnych — gdyż prowadzi to do zupełnie fałszywych wniosków a mianowicie — że sama rozbudowa portu i rozwój jego przeładunków stwarza dostatecznie korzystne warunki dla rozwoju przemysłu. Dla przykładu pozwolę sobie zauważyć, że nawet przemysł budowy okrętów, który przyjęło się u nas uważać za typowy przykład t. zw. „przemysłu portowego" w rzeczywistości nim nie jest.

Ośrodki przemysłu budowy okrętów muszą być niewątpliwie położone nad morzem lub przy ujściach rzek do morza, ale nie są związane z istnieniem dużego portu. W Anglji, Francji, Danji, Holandji i wielu innych krajach, ważniejsze ośrodki przemysłu budowy okrętów nie znajdują się bynajmniej w największych portach tych krajów, lecz przeciwnie nieraz w znacznej od nich odległości.

Rozbudowa i rozwój samego portu nie wystarcza do rozwiązania zagadnienia stworzenia w nim przemysłu. Również w dość słabym stopniu wpływa na to wysokość obrotów portowych, czyli globalna cyfra przeładunku portowego. Stąd wniosek, że sam port jako taki, stanowi zbyt słaby element w możliwościach rozwoju przemysłu na jego terenie. Zagadnienie uprzemysłowienia portu wymaga specjalnej polityki i specjalnego nastawienia, przyczem kierunki jego rozwoju zależne są od warunków lokalnych.

Jako dowód posłużyć może fakt, że port gdyński w ciągu 9 lat stał się pierwszym portem na Bałtyku i jednym z większych portów w Europie, a pomimo to jego znaczenie jako ośrodka przemysłowego — nawet na naszą miarę krajową — jest bardzo skromne i nie posiadamy jeszcze nawet dostatecznie rozwiniętego przemysłu budowy okrętów.

Rozwój przemysłu na tutejszym terenie jest zależny od tych samych warunków jak w każdym innym ośrodku, a mianowicie od rozwiązania zagadnienia surowca, kosztów produkcji i robocizny oraz łatwego dostępu na rynki zbytu.

Geograficzne położenie Gdyni na północno-zachodnim krańcu państwa, zdala od basenów górniczych i bogactw mineralnych, oraz większych rynków zbytu w kraju, czyni niezmiernie trudnem — o ile nie wręcz niemożliwem — rozwój na tutejszym terenie przemysłu opartego z jednej strony wyłącznie o surowce krajowe, a z drugiej strony zdanego wyłącznie na rynki zbytu wewnątrz kraju.

Jedynie przemysł oparty o surowce lokalne, uzyskane dzięki dostępowi do morza, a więc np. przemysł rybny i przemysły pomocnicze z nim związane, jak również przemysł, oparty o rynek zbytu lokalny, mają korzystne warunki rozwoju na tutejszym terenie.

Położenie Gdyni zdala od surowców krajowych oraz zdala od krajowych rynków zbytu, ogranicza możliwość rozwoju przemysłu w Gdyni przeważnie do tych branż przemysłowych, które oparte są o surowce zagraniczne, importowane drogą morską, oraz do tych, których produkcje nastawiona jest w znacznej mierze na zbyt zagranicą.

Przemysły oparte o surowce zagraniczne, a w szczególności o surowce egzotyczne i zamorskie, uzyskają sadowiąc się na tutejszym terenie, redukcję kosztów transportu surowca wgłąb kraju. Jest to awantaż nie zawsze jednak dostatecznie doniosły, jeśli się zważy, że proporcjonalnie wzrasta koszt transportu wgłąb kraju wyrobów gotowych, od których taryfa przewozowa jest zwykle wyższa w stosunku ad valorem niż od surowca.

Dla przykładu wspomnę, iż przemysł olejarski w Gdyni nie ponosi kosztów przewozu w głąb kraju importowanych nasion oleistych, ale leży za to na tak dalekich odległościach taryfowych od rynków zbytu w głębi kraju, iż bez specjalnych taryf niwelujących do pewnego stopnia odległość taryfową, nie mógłby w Gdyni istnieć i rozwijać się, jeśliby liczył tylko na zbyt w kraju. Olejarnie, położone np. w głębi kraju nad Wisłą i mogące korzystać z taniej drogi wodnej tak przy imporcie surowca jak przy wysyłce olejów na rynki zbytu wewnętrzne, znajdowałyby się, bez niwelacyj taryfowych w znacznie korzystniejszem położeniu od przemysłu olejarskiego w Gdyni. Przykład ten ilustruje wymownie, jak wielką rolę w uprzemysłowieniu Gdyni i wybrzeża odgrywa polityka taryfowa, która nieraz decyduje o możliwościach powstania danego przemysłu na tutejszym terenie.

W staraniach naszych o stworzenie dogodnych warunków dla rozwoju przemysłu na terenie Gdyni i Wybrzeża, dalecy byliśmy zawsze od koncepcji, aby rozwój ten odbywał się kosztem zaniku starego przemysłu w innych stronach Polski. Łatwo spowodowaćby mogła przesądzona zasada preferencyj taryfowych dla Gdyni. Wyjątkowe taryfy kolejowe powinny niwelować jedynie zbytnią odległość Gdyni od rynków zbytu wewnątrz kraju i



Z pokładu jachtu „Victoria and Albert", król Jerzy V wraz z synami, przyjął z okazji swego jubileuszu defiladę floty angielskiej w Portsmouth. Była to najwspanialsza rewja marynarki W. Brytanji od r. 1914-ego. Okręty bojowe ustawione w szyku torowym w kilkunastu linjach na przestrzeni 5-iu mil reprezentowały potęgę morską Imperjum.

* * *

Fotografia nasza na okładce, przedstawia krążownik H. M. S. „Renown" w czasie salwy na cześć Króla. W tyle H. M. S. „Hood".

umożliwiać tutejszemu przemysłowi normalną konkurencję na rynkach wewnętrznych.

Przemysły, które posiadają naturalne warunki rozwoju jaknajlepsze właśnie na tutejszym terenie, czy to na skutek położenia przy surowcu jak np. przemysł rybny, czy też na skutek łatwiejszego dostępu do surowca i do rynków zbytu, powinny być zachęcane do usadawiania się w Gdyni względnie na Wybrzeżu. W granicach Polski Odrodzonej, położenie niektórych skupień przemysłowych, jest w obecnych warunkach nieraz absurdalne, gdyż przystosowane do przedwojennych granic politycznych i stosunków gospodarczych. Proces transplantacji jest z punktu widzenia gospodarczego w niektórych wypadkach nie do uniknięcia.

Przeprowadzi go zresztą życie, bez potrzeby stosowania jakichkolwiek sztucznych środków proces ten przyśpieszających. Ruch ten odbywa się już i to w szybkiem tempie np. w przemyśle rybnym, idącym z województw południowo-zachodnich i centralnych ku Gdyni i Wybrzeżu. Podobny proces zajdzie prawdopodobnie w najbliższych latach w całym szeregu innych branż przemysłowych. Dla uzasadnienia naszych nadziei pozwolę sobie zauważyć, że np. przemysł garbarski w Polsce skupia się w dzielnicach północno-wschodnich. Przemysł ten zdany jest w znacznej mierze na surowiec zamorski, importowany przez Gdynię, a równocześnie najważniejsze dlań rynki zbytu leżą w Polsce centralnej, zachodniej i południowo-wschodniej. W razie usadowienia się tego przemysłu w Gdyni odpada całkowicie koszt transportu surowca na znaczną odległość taryfową, a na rynki zbytu wewnątrz kraju uzyskuje się tanią drogą wodną Wisłą, oraz krótsze odległości taryfowe przy transporcie koleją.

Oprócz jednak zagadnienia dostępu do surowca i do rynków zbytu, niezmiernie ważną rolę w możliwościach rozwoju przemysłu na tutejszym terenie odgrywają koszty produkcji i robocizny, zależne od stosunków lokalnych. Jak już wspomniałem, znaczna odległość Gdyni i Wybrzeża od węgla krajowego i wysoki koszt jego przewozu, w poważnym stopniu ograniczają możliwości rozwoju tutejszego przemysłu. Wprawdzie cena węgla angielskiego byłaby w obecnych warunkach znacznie niższa od ceny węgla polskiego w Gdyni, ale trudno byłoby opierać rozwój przemysłu tutejszego na węglu angielskim. Zagadnienie ceny, węgla, odgrywa jednak dużą rolę szczególnie w tych przemysłach, które nastawione są na eksport na rynki północno i zachodnio-europejskie, gdzie walczyć muszą z konkurencją przemysłów zagranicznych, opartych na znacznie tańszym eksportowym węglu polskim.

Rozwiązanie tego zagadnienia, leży więc w oparciu tutejszej produkcji przemysłowej, przedewszystkiem na taniej energji elektrycznej w tych wszystkich przemysłach, gdzie tylko jest lub będzie to możliwem.

Koszt produkcji zależny jest również od podaży kwalifikowanych sił roboczych, oraz wysokości płac. Na tutejszym terenie daje się odczuwać duży brak wykwalifikowanych robotników w przemyśle, a taryfy płac są znacznie wyższe niż wewnątrz kraju. Jest to skutkiem specyficznych warunków lokalnych, jak słabe zaludnienie oraz ubogość okolicy pod względem rolniczym, skazanie na dowóz artykułów pierwszej potrzeby nieraz ze znacznych odległości, trudne warunki mieszkaniowe etc. Obniżenie dysproporcji między poziomem płac robotniczych w głębi kraju i w Gdyni odegra niezmiernie ważną rolę w możliwościach rozwoju tutejszego przemysłu.

Mimo omówionych trudności widoki na szybkie uprzemysłowienie Gdyni są duże i przy planowej akcji poparcia rozwoju przemysłu, zagadnienie to mogłoby zostać stosunkowo szybko rozwiązane. Jak wiadomo najważniejszym konsumentem dla naszego przemysłu są zasobne ziemie zachodnie, województwa centralne oraz gęsto zaludnione południowo-zachodnie połacie kraju. Gdynia posiada z powyższemi częściami kraju dogodne połączenie komunikacyjne, a mianowicie magistralę węglową oraz Wisłą.

Przez port gdyński przechodzą obecnie prawie wszystkie surowce zagraniczne, potrzebne dla naszego przemysłu, przyczem część z tych surowców zaczyna być przedmiotem handlu konsygnacyjnego. Ulokowanie placówek przemysłowych w Gdyni, pozwoli przemysłowcom na lepszy dobór surowca oraz na ich zakup po tańszych cenach z pierwszej ręki, przez nawiązanie bezpośredniego kontaktu z eksporterem zagranicznym. Ma to stosunkowo duże znaczenie, gdyż większość z tych surowców przechodzi jeszcze w kraju przez cały łańcuch pośredników, co nie pozostaje bez wpływu na kalkulację produkcji.

Zagadnienie rozwoju przemysłu w Gdyni i na Wybrzeżu, wymaga konsekwentnej i na dłuższą metę wytyczonej polityki gospodarczej. Polityka ta przedewszystkiem przez szereg ulg taryfowych i podatkowych oraz przez pomoc kredytową zachęcać winna do inwestycyj przemysłowych na tutejszym terenie.

Tu muszę podkreślić, że w naszem ustawodawstwie gospodarczem, widać wyraźną intencję prawodawcy do stworzenia jaknajwięcej ułatwień dla rozwoju przemysłu w Gdyni. Ze wszystkich prawie ustaw oraz rozporządzeń odnoszących się do Gdyni, przebija zrozumienie konieczności uprzemysłowienia naszego portu. Ale między duchem ustawy a jej interpretacją i wykonaniem przez liczne instancje administracji państwowej zachodzi nieraz duża różnica Również sztywna treść ustaw wydanych nawet w najlepszej intencji, wymaga z biegiem czasu zmiany, celem przystosowania do płynnych, szczególnie na tutejszym terenie,




Jurata. Uzdrowisko na Helu należy bezsprzecznie do najpiękniej położonych i urządzonych miejscowości Wybrzeża.

wymogów rozwijającego się życia gospodarczego. Z tej właśnie przyczyny interpretacja i zastosowanie ustawodawstwa gospodarczego powinna być elastyczna, dostosowana do aktualnych problemów gospodarczych.

Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 1 czerwca 1927 roku, o popieraniu rozbudowy i rozwoju gospodarczego miasta i portu Gdyni przewiduje między innemi rzecz, mogącą mieć niezmiernie doniosłe znaczenie dla uprzemysłowienia Gdyni. Rozporządzenie to stwarza możliwość prawną udzielania kredytów na budownictwo przemysłowe z państwowych funduszów przeznaczonych na popieranie budownictwa mieszkaniowego. Dotychczas jednak możliwość ta nie została wykorzystana i kredyty z państwowego funduszu budowlanego udziela się wyłącznie na budownictwo mieszkaniowe. Uruchomienie kredytów na inwestycje przemysłowe w Gdyni, byłoby potężną dźwignią w uprzemysłowieniu miasta i portu i sama wieść o tem, że w Gdyni uzyskać można na ten cel kredyty, spowodowałaby niewątpliwie pęd kapitałów przemysłowych do Gdyni.

Obecna sytuacja gospodarcza oraz lokalne warunki sprawiają, że w Gdyni najbardziej pożądane i najbardziej celowe są w chwili obecnej drobne i średnie zakłady przemysłowe. Brak tu jest bowiem całego szeregu przemysłów o znaczeniu lokalnem i pomocniczym, wytwarzających artykuły mające duży zbyt w każdem większem mieście a szczególnie portowem. Są to placówki w rodzaju fabryk mydła, świec, wód mineralnych, cukrów, farb i lakierów, wytwórnie skrzynek, koszy i beczek, większy przemysł stolarski, ślusarski, powroźniczy i t. p. Przy częściowej pomocy kredytowej państwa, przemysły te mogłyby się szybko w Gdyni rozwinąć, powodując uniezależnienie Gdyni i Wybrzeża od drogiego dowozu z zaplecza. Ale kapitały mniejsze i średnie jakie wymagane są dla stworzenia tych warsztatów przemysłowych, muszą mieć możność w razie zaangażowania się w inwestycje, uzyskania kapitału obrotowego oraz częściowego odciążenia przedsiębiorstwa z tytułu inwestycyj, przez uzyskanie pożyczek hipotecznych. Inwestycje przemysłowe są bowiem w Gdyni stosunkowo drogie, na skutek wysokiej ceny gruntów i wyższych niż gdzieindziej kosztów budowy, co utrudnia znacznie ich amortyzację.

Kwestja kredytów inwestycyjnych dla przemysłu w Gdyni jest tembardziej doniosłą, iż jak praktyka wskazuje, rozwój gospodarczy Gdyni i Wybrzeża wymaga prawie zawsze po kilku latach dalszej rozbudowy, założonych tu placówek przemysłowych. Przemysłowiec, włożywszy cały swój kapitał w zakup gruntu i wybudowanie warsztatu pracy, nie może następnie, mimo najlepszej konjunktury, rozszerzyć i rozbudować swej placówki, na skutek niemożności otrzymania kredytu inwestycyjnego. Dzieje się to naturalnie ze szkodą dla rozwoju miasta jak i portu gdyńskiego.

Przemysł usadawiający się na terenach portowych jest w chwili obecnej zupełnie pozbawiony możności uzyskania kredytów inwestycyjnych długoterminowych na zabezpieczenie hipoteczne, gdyż tereny portowe są własnością państwa i oddawane są firmom przemysłowym jedynie w długoletnią dzierżawę. Ustawa z dnia 18 lutego 1932 r. upoważnia Ministra Przemysłu i Handlu do ustanawiania t. zw. prawa zabudowy, które w myśl praw obowiązujących w byłej dzielnicy pruskiej, może być przedmiotem zabezpieczenia hipotecznego. Nieprzeprowadzone jednak dotychczas pomiary katastralne nowych terenów portowych uniemożliwiają praktyczne wykorzystanie tych możliwości.

Zasady udzielania zwolnień od podatku przemysłowego i dochodowego przedsiębiorstwom gdyńskim, powinno również ulec gruntownej rewizji i zostać przystosowane do aktualnych wymogów tutejszego życia gospodarczego, a szczególnie przemysłu. Dotychczasowa tendencja udzielania zwolnień przeważnie tylko firmom portowym o większych rozmiarach, nie uwzględnia interesów rozwoju Gdyni jako rynku handlowego i przemysłowego. Jak już wspomniałem, w Gdyni pożądanem w dobie obecnej jest przedewszystkiem powstawanie średnich i mniejszych zakładów przemysłowych, które zwiększyłyby podaż niezbędnych dla miasta i portu artykułów i obniżyły wysokie koszty artykułów pierwszej potrzeby a przez to i koszty robocizny większego przemysłu. Tymczasem średnie i mniejsze firmy przemysłowe na terenie miasta, z trudnością uzyskują zwolnienia od podatku przemysłowego i zupełnie wykluczone są od możliwości uzyskania zwolnienia od podatku dochodowego.

Ustawy o ulgach podatkowych dla Gdyni powinny ulec modyfikacji również w tym kierunku, aby zamiast swobodnego uznania licznych instancyj opinjodawczych czy dana firma zasługuje na zwolnienie czy też nie — stworzyć ustalone normy, w których zwolnienie udzielane byłoby automatycznie, po stwierdzeniu ustawą określonego stanu rzeczy. Obecna bowiem zasada swobodnego uznania licznych instancyj opinjodawczych stwarza stan niepewności który bynajmniej nie sprzyja zakła-

daniu nowych i rozszerzaniu istniejących przedsiębiorstw przemysłowych.

W zakończeniu chciałbym jeszcze nadmienić, że polityka popierania rozwoju przemysłu na tutejszym terenie, nie powinna opierać się wyłącznie na sztywnych ramach ustawowych — lecz przystosowywać się do życiowych i specjalnych wymogów każdej branży przemysłowej, mającej realne widoki rozwoju na tutejszym terenie. Z pośród tych właśnie branż przemysłowych na pierwszy plan wybijają się przemysł rybny, przemysł budowy i naprawy okrętów oraz przemysł budowlany. Rozwój dwóch pierwszych z wymienionych przemysłów wystarczy, aby Gdynia i Wybrzeże stały się ważnym ośrodkiem przemysłowym w naszym kraju, gdyż należą one do tej kategorji przemysłów, które same istnieć nie mogą i rozwijając się pociągają za sobą rozwój całego szeregu przemysłów pomocniczych. Pozatem zatrudniają one w stosunku do wartości i kosztów produkcji wielką liczbę sił roboczych, co również przemawia silnie za koniecznością ich rozwoju na tutejszym terenie.

Związek nasz walczący od szeregu już lat o stworzenie należytych warunków dla rozwiązania zagadnienia uprzemysłowienia Gdyni i Wybrzeża, spotykał się zawsze z pełnem zrozumieniem i pomocą lokalnych i centralnych władz państwowych i to pozwala nam żywić nadzieję, że doczekamy się realizacji idei której służymy.

Port i kanał morski Brukseli

Artykuł poniższy został nam uprzejmie dostarczony przez Biuro Propagandy i Informacyj Morskich St. Ledóchowski w Warszawie.

Z CHWILĄ, gdy port Brukseli i stary Canal de Bruxelles au Rupel nie mogły obsłużyć należycie ruchu okrętowego, szczególnie jeżeli chodzi o obsługę wewnętrznych ośrodków Belgji, rząd belgijski powołał do życia „S. A. du Canal et de Installations Maritimes de Bruxelles". Założycielami Spółki były wyłącznie przedstawiciele Państwa, prowincji Brabentu, gminy miasta Brukseli i jej przedmieść oraz miasto Vilvorde.

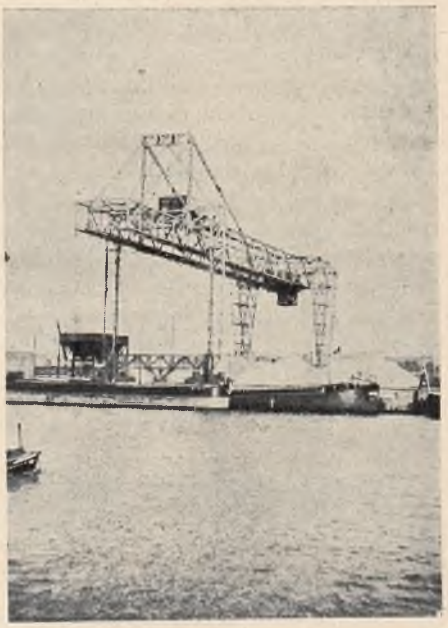
Zadaniem Spółki było przeprowadzenie niezbędnych prac dla stworzenia nowego portu i przebudowę starego kanału na kanał morski, dostępny dla większych jednostek pływających, a następnie eksploatacja nowowybudowanych urządzeń portowych.

Port i kanał oddane zostały do użytku w listopadzie 1922 roku.

Obecnie kanałem Bruksela—Rupel mogą dochodzić do stolicy i centrum kraju statki morskie o wymiarach: długość 106 metrów, szerokość 14½ metra, i o zanurzeniu do 5,80 metra.

Port Brukseli obejmuje 3 baseny:

1) **Bassin Vergote**, inaczej zwany basenem morskim, o powierzchni 11½ ha. Długość basenu wynosi 978 metrów, 120 m. szerokość i 6,5 m. głębokość (równa głębokości kanału). Nabrzeża, liczące 75 m. szerokości, wyposażone są bogato w elektryczne instalacje przeładunkowe.



Wielki dźwig mostowy w Brukseli.

2) **Basen Beco** łączy port z kanałem Bruksela—Charleroi.

3) **Basen Augusta Gobert'a**, liczy 622 m. długości, 35 metrów szerokości i 3 m głębokości. Statki o zanurzeniu 2,80 m. mogą jeszcze wchodzić do tego basenu.

Basen Aug. Gobert połączony jest z basenem Vergote kanałem szerokości 12,60 m, a nad nim przechodzi most o 4,15 m. nad powierzchnią wody. Nabrzeża wyposażone są również w dźwigi elektryczne.

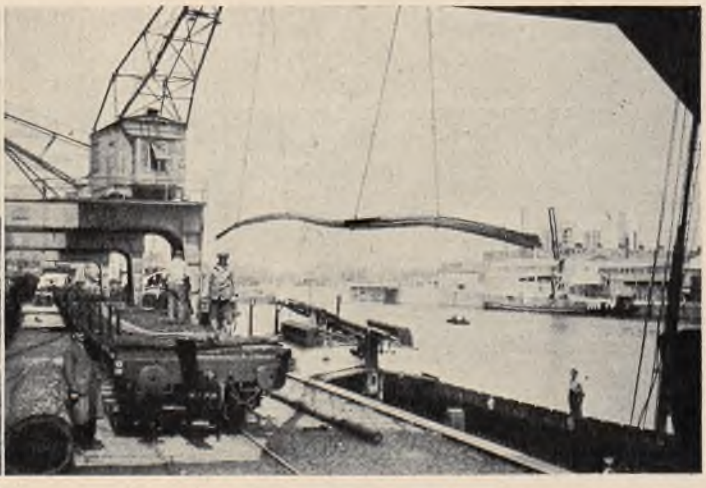
Awanport. Jako uzupełnienie urządzeń portowych Brukseli, nawprost stacji kolejowej Schaerbeek wybudowany został awanport obejmujący obecnie 600 m. nabrzeży i składy o powierzchni 7000 m² w dwupiętrowych magazynach.

Nabrzeża wyposażone są w dźwigi o zdolności podnośnej 3 do 10 ton. Łączą się one bocznicami kolejowemi ze stacją Schaerbeek.

Prace te obejmują drugą serję robót — 1.200 m. nabrzeży wraz z ich wyposażeniem i urządzeniem bloku terenów o powierzchni 10,19 ha.

Istniejąca od r. 1887 firma maklersko-spedycyjna J. J. Claess et Cie, uzupełniła własnym kosztem istniejące już na nabrzeżach awanportu urządzenia przeładunkowe wielkim dźwigiem mostowym o zdolności





Widoki portu brukselskiego.

podnośnej 17 ton, podnosząc tem znakomicie zdolność przeładunkową szczególnie jeżeli chodzi o artykuły masowe, jak węgiel, rudy i t. d. Firma ta przebudowała również znaczną część nabrzeży awanportu na tereny składowe, dla ułatwienia załadunku statków na wyjściu, jak również i dla b. szybkiego wyładunku.

Wyposażenie i urządzenie portu Brukseli, wraz z jego sytuacją geograficzną daje duże korzyści importerom i eksporterom umożliwiając szybką i tanią obsługę południa Belgji, północy Francji, Luxemburga, Szwajcarji i zachodnich prowincji niemieckich.

Obroty portu brukselskiego w roku 1933-im wyniosły: 24.343 lichtugi o pojemności 6.215.057 ton i 1.233 statki morskie o pojemności 1.703.889 ton, w roku 1934 -ym cyfry te wzrosły do 25.603 lichtug i 6.841.668 ton, oraz 1.189 statków morskich o pojemności 1.706.193 tony.

Port brukselski podtrzymuje ożywione stosunki z Polską, a statki polskie z Gdyni często przybijają do jego nabrzeży. Ładunki idące z Polski składają się głównie z węgla, cukru, podkładów kolejowych, słupów telegraficznych, fornierów, klepek. Do Polski wysyłane są głównie ładunki złomu żelaznego i drobnicy.

W nadziei, że stosunki handlowe pomiędzy Polską i Belgją w przyszłości niewątpliwie się rozszerzą i zacieśnią, nie ulega kwestji, że obroty pomiędzy portem Gdyni a Brukseli wzrosną znacznie ku pożytkowi obu krajów.

STANISŁAW BEŁŻECKI

Czy można zwiększyć eksport polski do Stanów Zjedn.

WŚRÓD rynków świata istnieje jeden z którym nie zupełnie dajemy sobie radę. Tym rynkiem są Stany Zjednoczone Am. Półn., olbrzymi konsument produkcji światowej, względem którego nasza produkcja krajowa zajmuje dziwnie bierne stanowisko. Wiadomości, jakie posiadamy o tym rynku pochodzą przeważnie z drugiej ręki i są w dużej mierze fantastyczne. Niedostateczna bezpośrednio znajomość terenu i sporadyczne kontakty naszych sfer gospodarczych ze sferami gospodarczemi z tamtej strony, powodują, że staramy się znaleźć wytłumaczenie naszej niekorzystnej wymiany handlowej w przeszkodzie, którą spotyka również i nasz współzawodnik, nie analizując natomiast, względnie pomijając właściwe przyczyny stanu rzeczy. Najczęściej np. wysuwanym argumentem naszego ujemnego bilansu handlowego ze Stanami Zjednoczonemi są barjery celne, któremi otoczony jest ten kraj, ale które zarówno utrudniają eksport nam, jak i innym krajom.

Wśród wielu czynników natomiast, wpływających na wielkość eksportu zbyt mało podkreślany jest czynnik, jakim jest agresywność kupiecka sfer handlowych w stosunku do omawianego kraju. Nowocześnie pojęta agresywność kupca jednakże ma odmienne cechy tam od tych, jakie u nas zwykły określać agresywnego kupca. W krajach o wysoko rozwiniętej kulturze kupieckiej agresywność ta oparta jest na znajomości psychologicznej klijenta tak co do jego potrzeb jak i wymagań, którym winna odpowiadać usługa czy też towar przeznaczony dla tego klijenta. W ten sposób pojęta agresywność kupiecka ma doniosłe znaczenie dla zbytu towarów, jeśli się zważy, że klijent jest stroną raczej bierną i że reaguje najłatwiej, gdy spotyka się z najdalej posuniętemi udogodnieniami i ułatwieniami. Wszystko to co go zraża kieruje go w stronę konkurenta, zmniejszając jego zainteresowanie sprzedawcą. Stany Zjednoczone z punktu widzenia naszego eksportu są naszym klijentem i w powyższy sposób muszą być traktowane, jeśli chcemy osiągnąć poważniejsze rezultaty w naszej wymianie z tym krajem, gdzie ta psychika kupiecka ma szerokie zastosowanie.

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego saldo bilansu handlowego ze Stanami Zjednoczonemi za okres pięciu miesięcy b. r. wyniosło 29 milj. zł. na niekorzyść Polski. W ciągu wymienionego okresu przywieźliśmy ze Stanów Zjednoczonych 72,877 ton towarów, wartości 47,555 tys. zł. natomiast wywieźliśmy 71,527 ton towarów o wartości 18,521 tys. zł. Obrót towarowy pomiędzy Polską i Stanami Zjednoczonemi za rok ubiegły 1934-ty przedstawiał się następująco: wywieźliśmy towarów 137,101 ton, wartości 22,843 tys. zł. a przywieźliśmy zaś 216.912 ton towarów wartości 121,085 tys. zł. Saldo ujemne na niekorzyść Polski wyniosło za ubiegły rok 98,3 milj. zł. Saldo ujemne na niekorzyść Polski ze Stanami Zjednoczonemi mieliśmy w latach ubiegłych i mieć je będziemy w latach przyszłych, jeśli coś zasadniczo się nie zmieni.

Radca handlowy amerykański w Warszawie p. Clayton Lane w rozmowie z nim przeprowadzonej w następujący sposób wyjaśnia przyczyny niepowodzenia naszego eksportu do Stanów Zjednoczonych.

Zarzuty stawiane przez niektórych eksporterów, jakoby importerzy amerykańscy mieli jakiekolwiek uprzedzenie w stosunku do towaru polskiego, uważam za jedną z wielu iluzji, utrzymujących się wśród eksporterów polskich. A jeśli nawet są jakieś uprzedzenia, to nie wynikają one z nastawienia a priori importera, lecz są raczej wynikiem metod pracy wielu eksporterów na naszym rynku. Druga iluzja polega na mniemaniu, że ponieważ amerykanie są bogaci, więc przyjmą towar po każdej cenie. Tymczasem rynek amerykański jest konkurencyjny do tego stopnia, że nawet dobrze wprowadzeni eksporterzy innych krajów kontentują się małym zyskiem na każdej jednostce eksportowanej, starając się natomiast o większe obroty, umożliwiające tylko wówczas kalkulację eksportową. Trzecią iluzją produkcji polskiej stanowi wyczekiwanie na inicjatywę ze strony amerykańskiego importera, tak jak gdyby zdobywanie rynku czy rozszerzanie rynku, dla danego kraju leżało bezpośrednio w sferze interesów importera. Istotnie importer jest zainteresowany zbytem zakupionego przez siebie towaru, ale dla niego jest obojętny kraj pochodzenia; przedmiotem zainteresowania będzie każdy kraj, ofiarujący najlepsze warunki zakupu, a więc w tym wypadku kraj dający mu największe zyski i najmniej kłopotu. Do zadań natomiast eksportera należy wyszukanie importera i przekonanie go o korzyściach płynących dlań z tranzakcji z danym eksporterem. Stąd też jest bardzo ważnem, aby eksporter mógł bezpośrednio zetknąć się z importerem, a nie zaś, jak się to zwykle dzieje, kontakt utrzymywał się za pośrednictwem osób trzecich lub poczty.

Podobnie i agenci eksportera na terenie Stanów Zjednoczonych muszą być wybierani osobiście przez eksportera, aby przez personalny kontakt z tym ostatnim, byli zainteresowani rozwojem interesów eksportera. Niestety, zbyt mało firm polskich pracuje w ten sposób na terenie amerykańskim, a brak osobistego kontaktu utrudnia wzajemne zrozumienie i częstokroć przyczynia się do tego, że interesy eksportera są reprezentowane przez niesolidnego reprezentanta, co na długi czas pod-

rywa zaufanie do metod kupieckich eksportera.

Do kategorji przeszkód należą błędy wynikające bezpośrednio z winy samego eksportera, względnie wadliwej organizacji wewnętrznej jego biura, ujawniające się w niedbałej korespondencji, powolności załatwiania spraw rozpoczętych, niedbałem wypełnianiu dokumentów eksportowych — co wszystko razem zraża i odstrasza importera i niekorzystnie odbija się na opinji całości eksportu polskiego do Stanów Zjednoczonych. Importerzy bowiem w Ameryce mają między sobą bardzo dobre kontakty i dokładnie są poinformowani o każdej trudności lub niedociągnięciach firm z któremi inni importerzy pracują lub pracowali. Chętnie więc też unikają powtarzania przykrych doświadczeń i dlatego też nawiązanie powtórnego kontaktu jest bardzo utrudnione. Nim bowiem importer zdecyduje się na poważniejsze traktowanie eksportera informuje się o nim w kartotekach swoich zrzeszeń które skrzętnie notują wszystkie informacje.

Trzecią kategorją przeszkód stanowi strona techniczna samego eksportu Eksporter polski w stosunku do Stanów Zjednoczonych ujawnia dużą nieznajomość tamtejszej techniki eksportowej, która jest wysoce wyspecjalizowana. Wszelka korespondencja i wystawianie dokumentów odbywa się według przyjętych ogólnie form, co oszczędza czas i wyklucza nieporozumienia. W Polsce na szczególną uwagą zasługuje brak dobrze opracowanych kwestjonarjuszy kierowanych przez eksportera polskiego do importera amerykańskiego, co powoduje zbędną korespondencję, stratę czasu i niedokładność. Poza technicznie wadliwą stroną opakowania eksporter polski częstokroć nie liczy się z upodobaniami, gustami i wymaganiami klijenta amerykańskiego. Eksporter polski częstokroć nie orjentuje się w przepisach celnych amerykańskich. nie przestrzega, że towar musi odpowiadać uprzednio przesłanym wzorom, że waga i miara winna być wyrażona w systemie tego kraju. Eksporter, aby mógł się utrzymać na rynku amerykańskim musi nie tylko pilnie śledzić wszelkie zmiany w przepisach celnych, wahania cen, akcję konkurentów na tym terenie, ale musi też stale dostosowywać opakowanie, wygląd, cenę i t. p. do rynku na którym zmiany następują w bardzo szybkiem tempie.

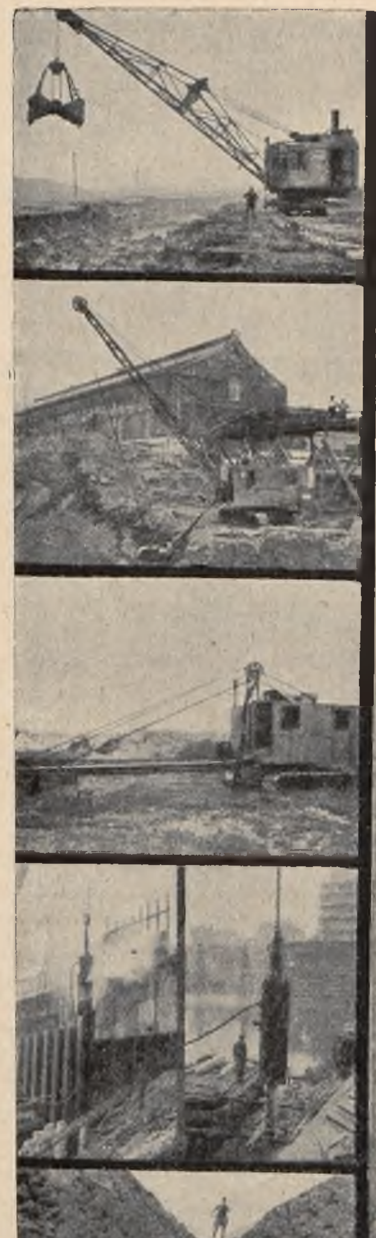
Pan radca Lane zwraca również uwagę na konieczność reklamy na rynku amerykańskim, której nie doceniają polskie sfery kupieckie.

W związku z tem, warto tu przytoczyć słowa J. B. Stetsona b. ambasadora Stanów Zjedn., w Warszawie i b. prezesa Izby Amerykańsko-Polskiej w Nowym Jorku.

„Jak Polska może powiększyć swój eksport do Stanów Zjednoczonych i w ten sposób wyrównać nadwyżkę importu?" — zapytuje p. Stetson. Odpowiedź brzmi: „Przedewszystkiem przez planową stałą i intensywną akcję publicystyczną, skierowaną w stronę kupców amerykańskich, uwzględniającą zalety produktów polskich i możliwości Polski jako dostawcy artykułów żądanych przez amerykańskich konsumentów i fabrykantów; przez uświadomienie, że Polska posiada dostateczne ułatwienia transportowe dla prowadzenia handlu transatlantyckiego na wielką skalę, że posiada nowoczesny i wystarczający mechanizm finansowy, aby prowadzić międzynarodowy handel; że jej przemysłowcy są przygotowani w pełni do należytego wypełniania żądań rynku; że chciałby eksportować więcej do Stanów Zjednoczonych i że będzie w mocy sprostać konkurencji międzynarodowej".

Oczywiście ta ważna akcja nie może być pomyślana tylko jako jedna z dodatkowych funkcji, którejkolwiek z instytucji gospodarczych, lub nawet instytucji już pracującej ze Stanami Zjednoczonemi. Najlepiej byłoby powołać specjalny organ, którego zadaniem wyłącznem byłaby taka propaganda całości interesów eksportowych na terenie Stanów Zjednoczonych. Tenże sam organ mógłby również, obok akcji prasowej przeprowadzać organizację wystaw polskiej produkcji, stając się w ten sposób dodatkowym czynnikiem kontaktu pomiędzy producentem polskim a importerem. Bez należycie pomyślanej propagandy nie można bowiem pomyśleć o zwiększeniu eksportu polskiego do Stanów Zjednoczonych. Konsument amerykański musi bowiem wiedzieć o produkcji polskiej a importer widzieć musi produkt polski. Inicjatywy tej jednak nie można przerzucać na barki importera, gdyż to nie leży w jego interesie, ale ta akcja musi znaleźć całkowite zrozumienie u eksporterów. Poza akcją propagandową indywidualnego eksportera na rzecz swojej firmy musi być prowadzona akcja wspólna na rzecz eksportu jako całości.

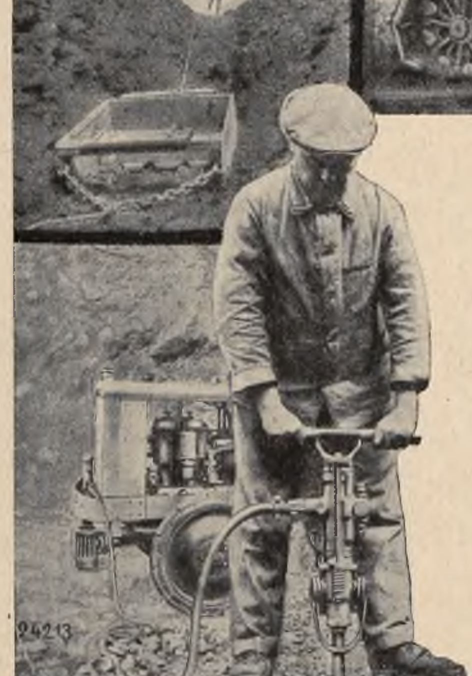
Gdy jedna po drugiej zostaną usunięte przeszkody utrudniające współpracę importera amerykańskiego z eksporterem polskim i gdy zostanie przeprowadzona racjonalna propaganda wytwórczości polskiej i obudzone zostanie zainteresowanie konsumenta amerykańskiego towarem polskim oraz zostanie ugruntowane zaufanie importera do metod kupieckich w Polsce, wówczas znajdą się po tej i po tamtej stronie kapitały, potrzebne do sfinansowania tego eksportu, zwłaszcza, że coraz bardziej sfery miarodajne w Waszyngtonie skłaniają się w kierunku dalekoidących ułatwień w stosunku do Polski, jak to wynika z instrukcji przesłanych z Waszyngtonu na ręce radcy handlowego w Warszawie. Dzisiaj eksporterzy polscy do Stanów Zjedn. — według oświadczenia p. radcy Lane'a — na równi mogą korzystać z usług jego biura jak i eksporterzy amerykańscy do Polski.



Uniwersalne bagry

z praktycznem, patentowanem, dwudźwigniowem sterowaniem. Różnorodność chwytów usunięta! Wykluczone błędne chwyty! Każda ręka spoczywa stale na jednej dźwigni! Sterowanie to włącza się tak łatwo jak przekładnie w samochodzie, dlatego wielka wydajność.





Demag

Wysokosprawne maszyny

dla budowy dróg, kanałów i kolei. Urządzenia i narzędzia pneumatyczne, urządzenia skrobaczkowe i transportowe, baby do bicia i wyciągania pali.

Dostawa krótkoterminowa lub ze składu.

Porady techniczne na życzenie.

PRZEDSTAWICIELSTWO NA POLSKĘ:

KONCERN MASZYNOWY Sp. Akc.

WARSZAWA, MARSZ. FOCHA 12, TEL. 610-08, 689-90. KRAKÓW, RYNEK GŁÓWNY 25, TEL. 140-15

SZWECJA

Polska kupuje kamień brukowy w Szwecji

PRASA szwedzka podała wiadomość że polskie Ministerstwo Komunikacji zamówiło w tych dniach w Szwecji znaczną partję kamieni brukowych, w ilości 80.000 ton. Praca nad tą znaczną dostawą rozpocznie się już w pierwszych dniach sierpnia, o ile umowa do tego czasu będzie ostatecznie sfinalizowaną.

Jednocześnie w sferach zainteresowanych zastanawiają się nad tem, czy w tym wypadku kamieniołomom szwedzkim przypadnie cała ta ilość, (po której jak się spodziewają nastąpią dalsze zamówienia), albo czy trzeba będzie podzielić się z norweskimi producentami z którymi istnieje umowa gwarantująca im 16 do 20 procent dostaw zagranicznych. Właściwie norwegowie mogliby tylko w takim wypadku uzyskać umówiony udział gdyby podobnie do szwedów mogli od swego rządu wyrobić sobie gwarancję rządu, jak to ma miejsce w tym wypadku z producentami szwedzkiemi.

Zapłatę rząd polski ma uiścić w 6% obligacjach drogowych, wystawionych w koronach szwedzkich, które to obligacje szwedzcy producenci będą mogli dyskontować w półrządowym banku kredytowym „A/B Industrikredit".

Przedstawiciel producentów szwedzkich p. dyr Petersen, w wywiadzie udzielonym dziennikowi „Aftonbladet", oświadczył, że Szwedzi są zdecydowani wykonać dostawę z największą skrupulatnością tak aby dostarczyć możliwie najlepszy towar. W tym celu dostawa będzie powierzona jedynie kamieniołomom na zachodnim wybrzeżu Szwecji, z których granit odznacza się niezrównaną trwałością.

Należy się cieszyć, że tak znaczna dostawa została powierzona eksporterom szwedzkim. Szwecja jest jednym z największych i najsolidniejszych naszych klientów, a import szwedzki z Polski przekracza w trójnasób nasz import ze Szwecji, co wywołało pewne niezadowolenie. Polska zatem idzie po linji dobrze zrozumianegę własnego interesu okazując dobrą wolę przyczynienia się do polepszenia bilansu handlowego Szwecji z Polską. Pozatem spowoduje ta dostawa wzmożenie ruchu transportowego morzem, na czem skorzysta również i żegluga polska.

Uznanie dla węgla polskiego

W PRASIE stockholmskiej toczy się od niejakiego czasu sprawa usunięcia pewnych niedomagań i niedogodności w ruchu statków utrzymujących komunikacje między miastem a niezliczonemi wyspami i pomniejszemi przystaniami w obrębie archipelagu stockholmskiego, w jeziorze Mälar jako też przy wejściu z morza Bałtyckiego. Między innemi usterkami na które się uskarża ludność stolicy znajdują się też i skargi na nieznośne, gęste kłęby dymu wypuszczanego przez te statki podczas postoju w porcie, a w szczególności na krótko przed odejściem.

Na te skargi pewien komendant takiego statku odpowiada w liście do dziennika „Dagens Nyheter" co następuje:

„W związku z kwestją nowego uporządkowania ruchu statków do skärgarden podnoszone też są skargi na dym pochodzący ze statków i czynione są zarzuty, że ewentualnie jest to z winy personelu maszynowego. Pragnę zwrócić uwagę na to, że w istocie zaszło w tym względzie pogorszenie w stanie dotychczasowym ale bynajmniej nie z winy personelu maszynowego. Przedtem używaliśmy węgla polskiego, praktycznie biorąc bezdymnego, ale na skutek umowy handlowej z Anglją musimy obecnie używać węgla angielskiego, który wydaje więcej dymu. Istnieją, co prawda, bezdymne gatunki węgla angielskiego, ale są one o wiele droższe niż poprzednio używany węgiel polski. Dym zatem musimy znosić dla przywileju eksportowania drzewa i masła naszego do Anglji".

Przepisy przy imporcie towarów polskich do Szwecji

P. I. E. ZDOŁAŁ stwierdzić, że wielu eksporterów polskich, którzy utrzymują stosunki handlowe z rynkiem szwedzkim, nie orjentuje się w istniejących w Szwecji przepisach importowych. W związku z tem Instytut wyjaśnia, że dla towarów polskich, wysyłanych bezpośrednio do Szwecji, jest zupełnie zbędne załączanie świadectw pochodzenia i wywołuje niepotrzebne koszty.

Zakończenie rokowań clearingowych niemiecko-szwedzkich

ROKOWANIA niemiecko-szwedzkie w sprawie wzajemnego obrotu clearingowego zostały w tych dniach zakończone. Postanowiono utrzymać dotychczasowy układ clearingowy, zalecając przytem wzmożenie importu towarów niemieckich do Szwecji, co ułatwi wyrównanie wierzytelności należnych szwedzkim eksporterom.

ŁOTWA

Sytuacja gospodarcza Łotwy

SYTUACJA ekonomiczna Łotwy od paru miesięcy pozostaje bez większych zmian, choć jednocześnie w strukturze gospodarczej dokonywują się poważne i głęboko sięgające reformy, (reorganizacja przemysłu, sanacja banków, nowa polityka importowa, utworzenie Izby przemysł.-handlowej i t.d)

Rynek pieniężny strzeżony przez ostre restrykcje walutowe znaczniejszych wahań nie wykazuje. Kurs łata utrzymywany jest na poziomie złotego parytetu i równa się frankowi szwajcarskiemu. Spekulujące na walucie łotewskiej koła giełdowe w Kownie i Kłajpedzie notują łata prawie o 30% niżej parytetu; podobno taki sam kurs utrzymuje się również na ryskiej „czarnej giełdzie", pracującej zresztą w największej konspiracji. Pomimo tak znacznej rozbieżności pomiędzy oficjalnym i nieoficjalnym kursem o dewaluacji łata niema w tej chwili mowy — wszystko wskazuje na to, że rząd premjera Ulmanisa użyje wszelkich możliwych i pozostających w jego rozporządzeniu środków aby ochronić walutę łotewską od deprecjacji.

Bilans Banku Łotwy wykazywał na 1 lipca r. b. zapas złota w sumie 46,358 tys. łs., zapas walut zagranicznych sięgał 3,800 tys. łs., obrót banknotów wynosił w tym czasie 55 milj. łs. Widzimy z tego, że waluta łotewska posiada dostateczne pokrycie w złocie i z tej strony niebezpieczeństwo narazie jej nie grozi. Należy tu nadmienić, że znaczna część złota zdeponowana jest w zagranicznych bankach emisyjnych.

Gorzej przedstawia się sprawa z bilansem handlowym. W ciągu pierwszych pięciu miesięcy r. bież. eksport łotewski osiągnął sumę 35,6 milj. łs. import — 44,7 milj. łs., deficyt zatem wynosi zgórą 9 milj. łs. Wprawdzie w roku ub. w tym samym czasie eksport wynosił 25,5 milj., a import — 42,3 milj. — deficyt zaś sięgał poważnej, jak na stosunki łotewskie, sumy 16,8 milj. łs. i rząd obecny słusznie poczytuje sobie za zasługę, iż wydatnie przyczynił się do zmniejszenia deficytu w bilansie handlowym — faktycznego stanu rzeczy jednak to nie zmienia; — Można przewidywać, że ujemny od szeregu miesięcy bilans handlowy w życiu gospodarczem Łotwy nie pozostanie bez konsekwencyj. (St.)

Upaństwowienie banków prywatnych na Łotwie

OSTATNIO rząd łotewski podjął na terenie bankowości łotewskiej nadzwyczajne środki w myśl upaństwowienia prywatnych banków akcyjnych. Na podstawie ustawy gabinet ministrów postanowił, że nowoutworzony państwowy bank akcyjny „Łotewski Bank Kredytowy" przejmie czynności prywatnych banków akcyjnych „Ryski Bank Kupiecki" oraz „Ryski Bank Kredytowy". Kapitał akcyjny 2-ch wymienionych banków prywatnych wynosi 4 miljony łatów. Pozatem gabinet ministrów postanowił, że czynności „Banku Handlowego Ryskiego" nie mogą być uważane za zgodne ze statutem i dlatego „Łotewski Bank Kredytowy" otrzymał polecenie przejęcia agend Ryskiego Banku Handlowego.

Spadek bezrobocia na Łotwie

ZIMĄ 1933 r. Łotwa liczyła przeszło 14 tys. bezrobotnych. W kraju o 2-miljonowej ludności był to b. poważny procent, tembardziej, że Łotwa nie jest przecież państwem o wysoko rozwiniętym przemyśle. Prowadzone od roku starania sfer rządzących o skierowanie bezrobotnych na wieś dały jaknajlepsze rezultaty. Ostatnio min. opieki społecznej Rubuls oświadczył w wywiadzie prasowym, że tego lata Łotwa nie posiada wogóle bezrobotnych. Stało się to zdaniem min. Rubulsa, głównie dlatego, że znaczna liczba rodzin bezrobotnych, korzystając z zaofiarowanych przez rząd ulg i pomocy, przesiedliła się na wieś. Pozostałych wchłonął przemysł, oraz prowadzone przez rząd większe roboty inwestycyjne.

Odciążenie miast od plagi bezrobocia stanowiło jedną z głównych trosk rządu, w przyszłości mają być stawiane utrudnienia przenoszeniu się bezrobotnej ludności wiejskiej do miast.

Walka o bilans handlowy

RZĄD łotewski czyni usilne starania o uzdrowienie bilansu handlu zagranicznego. Z jednej strony kładzie się wielki nacisk na zwiększenie wywozu, zwłaszcza produktów rolnych i lasu, z drugiej zaś redukuje się przywóz do niezbędnego minimum, podyktowanego koniecznościami gospodarczemi. W zakresie zwiększenia eksportu udało się już uzyskać pewną, choć nieznaczną jeszcze poprawę.

Tak naprzykład bilans handlowy za maj r. b. wykazuje eksport w sumie 7,9 milj. łs. (w roku ub. 5,9 milj.), import 9,3 milj, (w r. ub. 9,6 milj.). Przywóz towarów regulowany jest ściśle przez Państwową Komisję Walutową, która rozpościera kontrolę nad wszelkiego rodzaju tranzakcjami zagranicznemi, zarówno gotówkowemi, jak i kompensacyjnemi, oraz clearingowemi.

W maju r. b. przydzielono walut zagranicznych (w gotówce) zaledwie na sumę 3.885 tys. łatów, przyczem faworyzowany był głównie przemysł tekstylny (zgórą półtora miljona łatów).

Ciekawie przedstawia się zestawienie przydziału walut według poszczególnych państw. W przydziale tym na pierwszem miejscu stoi Anglja — 61%, dalej idzie Holandja — 13,5%, Niemcy (poza clearingiem) — 5,3%, Belgja 4,9, Stany Zjedn. 3,9, Danja 2,4, Szwecja 1,7, Szwajcarja 1,6 i Polska 1,3 proc.

Łotwa zamierza zwiększyć swój eksport

W MYŚL oświadczeń oficjalnych łotewskiego ministra Finansów, podjęta ma być na Łotwie akcja, zmierzająca do wzmożenia wywozu zagranicę nietylko towarów, które są uznane, jako standartowe produkty eksportowe Łotwy, ale również i innych, które miałyby być w r. b. i w latach najbliższych forsowane przy eksporcie zagranicę. W grę wchodzić mają m. in. ziemniaki, krochmal ziemniaczany, mięso baranie, gips i inne artykuły.

Produkcja i handel lnem na Łotwie

ŁOTEWSKIE sfery rządowe przystąpiły do reorganizacji produkcji i handlu lnem. Łotewski minister Rolnictwa opracował projekt nowej ustawy o regulowaniu handlu lnem oraz jego kontroli. Celem nowej ustawy jest uzdrowienie stosunków w zakresie handlu lnem oraz stworzenie podstaw do stabilizacji cen, bez uciekania się do utworzenia monopolu lnu.

Porozumienie polsko-łotewskie o ubezpieczeniach społecznych

W DZIENNIKU USTAW R. P. Nr. 47 z dn. 10 lipca r. b. ogłoszone zostało porozumienie polsko-łotewskie, dotyczące ubezpieczeń społecznych, podpisane w Rydze dn. 20 grudnia 1934 r. oraz oświadczenie rządowe z dn. 22 czerwca r, b. w sprawie wymiany dokumentów ratyfikacyjnych tego porozumienia (poz. 322 i 323).

Wizyta szwedzkiej marynarki wojennej w Rydze

W TYCH dniach odwiedziła Rygę szwedzka marynarka wojenna w składzie 5 jednostek, min.. krążowników ,,Sverige" i ,,Gustaw V".

Wizyta szwedzkiej floty wojennej nosiła nieoficjalny charakter.

Ruch statków w portach łotewskich

W PORÓWNANIU z rokiem ub. ruch statków w trzech portach łotewskich Rydze, Lipawie i Windawie wykazał w pierwszym kwartale r. b. pewne niewielkie ożywienie. Porty łotewskie odwiedziło w tym czasie 406 statków, z których większość przyjął port ryski. Ogólny tonaż wzrósł o 7,2%

ESTONJA

Obroty portów estońskich

OBROTY portów estońskich wykazały w ciągu ub. roku lekką poprawę. W 1934 r. flagi zagraniczne osiągnęły 942.000 nrt, krajowe 433.000 nrt, wśród statków zagranicznych pierwsze miejsce zajęła flaga niemiecka (około 25%).

W porcie tallińskim liczba statków wzrosła o 8,87%, ogólny tonaż o 13%.

W maju r. b. weszło do portu tallińskiego 379 statków — 93,799 nrt, w tym samym miesiącu roku zeszłego weszło 341 — 82,254 nrt. W 1935 wyszło — 382 statki 101,360 nrt (w 1934 — 358 statków 90,237 nrt).

Handel zagraniczny Estonji w maju r. b.

ESTONJA wywiozła w maju r. b. towarów na sumę 6,54 milj., przywóz wynosił 6,13 milj. — deficyt 0,41 milj. koron. W tym samym miesiącu deficyt wynosił 0,34 milj. koron.

Sprawozdanie roczne Banku Estonji

NIEDAWNO ukazało się roczne sprawozdanie ,,Eesti Panka", dające dokładny obraz sytuacji gospodarczej kraju. Z przytoczonych w sprawozdaniu tem cyfr i zestawień statystycznych wynika jasno, że sytuacja gospodarcza Estonji ulega stałej poprawie, co widać zwłaszcza z pracy przemysłu i ogólnych obrotów bankowych.

Protesty wekslowe z 5,4% w 1931 r. spadły do 1,6% w roku sprawozdawczym. Dopływ walut zagranicznych do Banku Państwa wyniósł 45,9 milj. Kor. (w 1933 — 21,7 milj.). Sprawozdanie Banku Estonji omówimy obszerniej w następnym numerze W. P. G.

Tow. ubezpieczeń w Estonji

MAŁA Estonja posiada ogółem 18 instytucji ubezpieczeniowych, w tem 10 Tow. akcyjnych. Na pracy Tow. ubezpieczeniowych kryzys odbił się w stopniu minimalnym. Większość z estońskich instytucyj ubezpieczeniowych wykazuje ożywioną działalność i daje dość pokaźne zyski.

Cena eksportowa masła

RADA ministrów ustanowiła cenę masła eksportowego na 1,20 Kor. Est. za kilogram. Premja eksportowa wynosić będzie 24 centy est. od kilograma. Nowa cena obowiązuje od 16 lipca do 15 sierpnia r. b.

Należy tu dodać, że wywóz masła estońskiego stale wzrasta. W pierwszym kwartale 1934 r. wywieziono 1878 t., w roku bież. eksport masła wzrósł w tym samym czasie do 2169 t.

Wizyta szwedzkiej floty wojennej w Estonji

W CIĄGU czterech dni bawiła w Estonji flota szwedzka w składzie 17 jednostek, z których część zawitała do portu tallińskiego, pozostałe zaś okręty wojenne zatrzymały się w pobliżu wyspy Saaremaa.

Centralizacja handlu rybami w Estonji

NA SKUTEK inicjatywy min. gospodarki narodowej powstaje w Estonji Centralne Biuro handlu rybami. Chodzi tu głównie o zorganizowanie eksportu ryb, które, jak wiadomo stanowią jeden z głównych artykułów wywozu estońskiego.

Nowopowstająca organizacja będzie zabiegała o zdobycie rynków zagranicznych, roztaczając jednocześnie kontrolę nad jakością eksportowanego towaru.

Połów śledzi

ESTOŃSKA ekspedycja rybacka znajdująca się w okolicach Islandji nadesłała pierwszą partję śledzi z tegorocznego połowu. Śledzie w ilości 2 tys. beczek przywiózł ,,Hariurand".

Rozrachunki estońsko-belgijskie

W TYCH dniach weszła w życie estońsko-belgijska umowa o rozrachunkach. Układ przewiduje, że kwoty należne eksporterom estońskim od firm belgijskich mają być wpłacane na r-k Banku Estonji (Eesti Panka) w Belgijskim Banku Narodowym. Rachunek ten będzie wyrównany należnościami z eksportu belgijskiego do Estonji.

FINLANDJA

Flota polska w Helsinkach

STOLICĘ Finlandji odwiedziły kontrtorpedowce polskie „Wicher" i „Burza" Oficerowie marynarki polskiej byli gościnnie podejmowani przez marynarkę i dowództwo armji Finlandji, oraz przez chargé d'affaires Poselstwa R. P. w Helsinkach p. Huzarskiego. Odwzajemniając się za gościnność oficerowie polscy podejmowali na pokładzie „Wichra" przedstawicieli rządu fińskiego, korpusu oficerskiego i sfer politycznych.

Bałtyckie biuro sprzedaży

W CZERWCU r. b. odbył się w Helsinkach kongres agronomów państw Bałtyckich. Z uchwalonych wniosków zasługuje na uwagę projekt utworzenia wspólnego dla państw Bałtyckich biura sprzedaży artykułów rolnych. Zdaniem projektodawców utworzenie takiego biura ułatwiłoby możność penetracji na rynki obce, zmniejszyłoby koszta handlowe i usunęłoby niezdrową konkurencję.

Koła gospodarcze Finlandji do projektu tego odniosły się sceptycznie.

Eksport fiński posiada już utarte drogi i stałych swych nabywców — przelewanie tych stosunków na innych sąsiadów bałtyckich nie leży w interesie Finlandji.

Premje eksportowe w Finlandji

RADA ministrów ustaliła następujące premje eksportowe dla nabiału i mięsa zakupywanych na eksport: masło — 6,50fmk, jaja — 3, mięso świeże od 1 do 3,25 fmk. w zależności od gatunku. Mięso solone lub wędzone, przeznaczone na eksport do Anglji premji nie otrzymuje. Nowe stawki premjowe obowiązują od 15 czerwca aż do odwołania.

Kongres agronomów państw bałtyckich

W HELSINGFORSIE rozpoczęły się obrady uczestników piątego kongresu agronomów państw bałtyckich. Kongres zagaił przewodniczący dr. Sunila. Pozatem przemawiali: minister Rolnictwa T. Jutila i minister Op. Społecznej E. Hynninen. W kongresie bierze udział 23 delegatów Estonji, 37 Łotwy, 49 Litwy oraz 66 Finlandji.

Fińska centrala handlowa w Londynie

ZWIĄZEK eksporterów fińskich czyni przygotowania do otwarcia w Londynie centrali handlowej p. n. „Dom Fiński", której zadaniem byłoby zdobywanie rynku angielskiego dla towarów fińskich. Pozatem Związek eksporterów fińskich zamierza kolejno w różnych państwach urządzać „Tydzień Finlandji" celem propagowania przemysłowej twórczości fińskiej.

Uchwały Komisji Morskiej Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni

W IZBIE Przemysłowo - Handlowej w Gdyni odbyło się pod przewodnictwem p. Tora konstytuujące posiedzenie komisji morskiej.

Przewodniczący wskazał na konieczność skoncentrowania w komisji morskiej prac nad całokształtem naszych zagadnień morskich. Omawiając rolę naszej marynarki handlowej w rozwoju polskiego handlu zamorskiego, p. Tor zaakcentował niedostateczność jej udziału w przewozach, zaznaczając, że gdy udział własnej bandery w portach innych krajów wynosi około 25%, to udział naszej bandery w portach polskiego obszaru celnego stanowi zaledwie 7%.

Następnie na przewodniczącego komisji morskiej powołano p. Juljana Rummla.

W dalszym ciągu obrad komisja wysłuchała referatu wicedyrektora Izby Kawczyńskiego na temat prac nad reformą i usprawnieniem funkcjonowania rzeczoznawstwa portowego. W najbliższym czasie wydane zostaną nowe przepisy dla rzeczoznawców od miary i wagi towarów.

Referat o zagadnieniach komunikacji morskiej w związku z bilansem handlowym wygłosił dr. Bierowski. Praca polskiej marynarki handlowej — podkreśla referent — przyczynić się może do uaktywnienia bilansu płatniczego, o ile eksport i import polski będą obsługiwane przez nasze statki. Po wskazaniu na nikły udział polskiej marynarki handlowej w ogólnych przewozach towarów przez porty polskiego obszaru celnego, referent podkreślił, że udział tej floty w utrzymaniu regularnych połączeń linjowych przedstawia się znacznie pomyślniej, stanowiąc dla Gdyni 20%, a dla Gdańska 29% tych połączeń.

Podkreślono, że relatywne wpływy dewizowe z tytułu przewozu towarów pod polską banderą, obliczone w stosunku do jednostki tonażu brutto, są wyższe niż w innych krajach. Jeśli się natomiast uwzględni, że polska marynarka handlowa uczestniczy zaledwie w 7% w obrocie portów polskiego obszaru celnego, to na podstawie wpływów dewizowych netto, zainkasowanych w r. ub. można przyjąć hipotezę, że co roku płacimy obcym armatorom około 75 miljonów złotych.

Na zakończenie sformułowano następujące wnioski: 1) wpływy z frachtów morskich stanowią jedną z tych nielicznych pozycyj bilansu płatniczego, którą można wydatnie zwiększyć, 2) dotychczasowe wyniki polskiej floty handlowej stwierdzają jej dodatnią rolę w utrzymaniu lub powiększeniu eksportu na rynki zamorskie, 3) mimo obecnych z trudności konjunkturalnych i kryzysowych istnieje możliwość rozbudowy sieci polskich linji regularnych, 4) rozbudowa ta powinna iść— tak jak dotychczas — drogą równomiernej rozbudowy połączeń bezpośrednich oraz połączeń dowozowo-rozwozowych, 5) zwiększenie sieci połączeń dowozowo-rozwozowych może nastąpić również drogą stworzenia polskiej flotylli statków motorowo-żeglugowych, pracujących w ścisłem porozumieniu z dotychczasowemi przedsiębiorstwami żeglugowemi, 6) poza żeglugą regularną należy dążyć do rozbudowy żeglugi nieregularnej — drogą modernizacji tonażu oraz stworzenia odpowiednich warunków, celem zainteresowania inicjatywy prywatnej rozwojem tej żeglugi oraz zapewnienia jej stałego dopływu ładunków masowych, 7) celem zorganizowania jednokierunkowych ładunków masowych Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni powinna patronować porozumieniu ekspedytorów swego okręgu i nadzorować działalność powstałych w tym celu zrzeszeń.

Komisja wnioski te przyjęła jednogłośnie, jako wytyczne dla prac Izby.

Rozporządzenie o zniżkach celnych na jabłka, winogrona, morele i arbuzy

W DZIENNIKU USTAW R. P. z dnia 5 lipca (Nr. 46) ukazało się rozporządzenie ministra Skarbu, wydane w porozumieniu z ministrami M. P. H. i Rolnictwa i R. R. o zniżkach celnych na jabłka, winogrona, morele i arbuzy.

Według tego rozporządzenia, przy przywozie poniżej wyszczególnionych towarów pobierane będzie, za pozwoleniem Ministra Skarbu, cło zniżone w następującej wysokości:

jabłka świeże, luzem i w naczyniach wszel-

kiego rodzaju powyżej 40 kg. z wyjątkiem jabłek opakowanych indywidualnie lub w oddzielnych rzędach, zgłaszane do ostatecznej odprawy celnej od 1 lipca b. r. do 31 lipca b. r. włącznie — zł. 18 od 100 kg.

Winogrona świeże w opakowaniu — powyżej 5 kg., zgłaszane do ostatecznej odprawy celnej w okresie od 15 do 31 lipca b. r. włącznie — zł. 45 od 100 kg.

Morele świeże, zgłaszane do ostatecznej odprawy celnej w okresie od 1 do 31 lipca b. r. włącznie — zł. 60 od 100 kg.

Arbuzy, zgłaszane do ostatecznej odprawy celnej w okresie od 1 do 15 września b. r. włącznie — zł. 15 od 100 kg.

Jeżeli towar wyżej wyszczególniony został odprawiony za cłem normalnem, przed złożeniem przez stronę podania o wydanie pozwolenia na zastosowanie cła zniżonego, minister Skarbu może następnie wydać takie pozwolenie i zarządzić zwrot różnicy pomiędzy należnościami celnemi pobranemi, a przypadającemi na zasadzie rozporządzenia niniejszego — pod warunkami przewidzianemi w par. 2-im omawianego rozporządzenia.

Rozporządzenie to wchodzi w życie z dniem ogłoszenia i obowiązuje do dnia 15 września b. r. włącznie.

Bilans handlowy Polski w czerwcu dał saldo dodatnie przeszło 2 miljony złotych

BILANS handlu zagranicznego Rzeczypospolitej Polskiej i W. M. Gdańska w czerwcu r. b. przedstawiał się według tymczasowych obliczeń Głównego Urzędu Statystycznego, jak następuje:

Przywóz 231.975 ton, wartości 76.879 tys.zł

Wywóz 1.096.574 ton, wart. 78.940 tys. zł.

W ten sposób handel zagraniczny w czerwcu dał saldo dodatnie w wysokości 2.061 tys. złotych.

W porównaniu z majem r. b. wywóz wzrósł o 10.680 tys. zł., natomiast przywóz wzrósł o 6.792 tys. zł.

Zwiększył się wywóz następujących artykułów (w miljn. zł.): bekonów o 2,2, żyta o 1,4, masła o 1,4, cukru o 0,8, bali, desek, łat, opołów o 0,7, pszenicy o 0,6, tkanin wełnianych, półwełnianych, odzieżowych o 0,6, fornierów, dykt o 0,6, jaj o 0,4, przędzy wełnianej o 0,4.

Zmniejszył się wywóz siarczanu amonu o 0,9 miljn. zł.

Zwiększył się przywóz następujących artykułów (w miljn. zł.): miedzi, blachy miedzianej o 2,0, skór surowych o 1,4, wełny owczej surowej niepranej o 1,4, skór futrzanych o 1,1, ryżu o 0,6, żelastwa o 0,5, żelaza i stali o 0,5, kawy o 0,4, odpadków wełnianych o 0,4.

Zmniejszył się przywóz następujących artykułów (w miljn. zł.): pomarańcz i cytryn o 1,1, elektrycznych: maszyn,aparatów, przyrządów, ich części o 0,6, garbników (bez drewna garbarskiego) o 0,4, wełny owczej pranej o 0,4.

Stan światowej floty handlowej

OGŁOSZONA przez „Lloyds Register" statystyka światowej floty handlowej wykazuje, że już piąty rok zrzędu światowa flota handlowa kurczy się. Na dzień 1 lipca r. b. istniało na całym świecie przeszło 31 tys. statków handlowych (o pojemności powyżej 100 trb.), których tonaż globalny wynosił 64.886 tys. trb. Przed rokiem tonaż światowy wynosił 65.577 tys. trb. Maximum zanotowano w 1931 r.: 32.344 jednostek o pojemności 70.131 tys. trb. Stałe kurczenie się tonażu marynarki handlowej jest rezultatem stosunkowo zmniejszonego ruchu budowy nowych jednostek przy równoczesnem wzmożeniu tempa rozbiórki jednostek starych (co należy uważać za objaw dodatni). Mimo to tonaż obecny jest jeszcze o przeszło 18 milj. trb., czyli o 40%, wyższy od stanu z 1914 r. Jedynemi krajami, które w porównaniu z 1914 r. wykazują spadek tonażu, są W. Brytanja i Niemcy. Spadek tonażu W. Brytanji wynosi w tym okresie 1.594 tys. trb., czyli 8,4%, Niemiec zaś — 1.422 tys. trb., czyli 28,1%.

Tonaż floty handlowej w dn. 1 lipca r. b. przedstawiał się dla 8-miu najważniejszych krajów następująco (w tys. trb.): W. Brytanja i Irlandja — 17.298, Stany Zjednoczone — 9.665, Japonja — 4.086, Norwegja — 3.967, Niemcy — 3.693, Francja — 2.989, Włochy — 2.838, Holandja — 2.554.

Statystyka wykazuje nadto stały spadek udziału W. Brytanji w ogólnym tonażu światowym; podczas gdy w 1901 r. przeszło połowa tonażu żeglugi światowej należała do W. Brytanji, to w 1914 r. udział jej wyniósł 41,6%, w 1932 r. — 28,6%, w 1933 r. — 27,9%, w 1934 r. — 27,4%, a w r. b. już tylko 27,1%. Przeciwnie — udział Stanów Zjednoczonych, który w 1914 r. wynosił tylko 4,5%, w 1932 r. wzrósł do 15%, a w r. b. wynosi 15,2%. Ruch udziału procentowego innych ważniejszych krajów morskich w ogólnym tonażu światowym przedstawiał się następująco (pierwsza liczba — udział w 1914 r., druga — w 1932 r., trzecia — w 1935 r.): Japonja 3,8 — 6,2 — 6,4%, Norwegja 4,3 — 6,1 — 6,2%, Francja 4,2 — 5,1 — 4,7%, Włochy 3,1 — 4,9 — 4,5%, Holandja 3,2 — 4,3 — 4%. Gorzej aniżeli w W. Brytanji przedstawia się sytuacja w Niemczech, gdyż miały one w 1914 r. 11,3%-owy udział w żegludze światowej, natomiast w 1932 r. tylko 6,1%, a w r. b. nawet 5,8%.

Połowy w czerwcu

STAN połowów w czerwcu jakkolwiek uległ cyfrowo pewnej zwyżce w stosunku do miesiąca maja przedstawia się naogół słabo. Powodem tego było ograniczenie rybołówstwa, wywołane brakiem zbytu na ryby. W porównaniu z czerwcem roku ubiegłego ilość złowionej ryby jest mniejsza o 56.640 kg. Zdecydowały o tem słabsze połowy płastug, węgorzyc oraz wątłuszy.

W poszczególnych gatunkach złowiono:

stornia 137.290, wątłusze 23.580, zimnica 10.780, skarp 7.740, węgorzyce 5.340, węgorze 4.500, szczupaki 2.670, płotki 2.250, gładzica 2.200, śledzie 1.060, certy 700, okonie 650, makrele 400, troć 300., co w łącznej sumie stanowi 199.460 kg. Na poszczególne miejscowości wybrzeża przypada:

Jastarnia Wielka Wieś 91 150, Hel 37 100, Chłapowo Karwia 29.550, Gdynia 24.250, Puck i wioski zatoki 13.540, połowy dalsze 3.470, połowy dalekomorskie 400. (wszystko w kilogramach).

W maju złowiono 177.850 kg., a od początku b. r. 8.105.590 kg.

Większa część połowów pochodziła z sieci zastawnych i haczyków. Na połowy włokiem wychodziło tylko po kilka kutrów z Gdyni i Helu. — Większość rybaków remontowało własne kutry.

Połowy wątłuszy na głębi gdańskiej w czerwcu były nieznaczne. Duże wątłusze znikły z tych miejsc, łowiono natomiast tylko mniejsze sztuki.

W Zatoce Puckiej uprawiano połowy szczupaków, cert, płotek oraz węgorzy z lepszym wynikiem niż w czerwcu roku ubiegłego.

W miesiącu sprawozdawczym wypłynęły do Kattegatu na połowy makreli zorganizowane poraz pierwszy przez Morski Instytut Rybacki, 2 kutry „Gdy. 26" oraz „Hel 111". Rybacy trafili jednak na zakończenie połowów makreli sieciami i łowili tylko przy pomocy haczyków opierając się o port Skagen. Połowy ich były niezbyt wielkie. Kuter „Gdy. 26" który powrócił w końcu miesiąca sprawozdawczego, przywiózł w lodzie 4 kwintale makreli wyczyszczonych i jedną beczkę zasolonych. Kuter „Hel 111" z powodu późniejszego wyjazdu dotychczas nie powrócił.

Na połowy dalekomorskie śledzi wyszły statki, zabierając na każdy statek po 5 rybaków.

Z Yacht Klubu Polski

POD przewodnictwem prezesa Oddziału Morskiego Yacht-Klubu Polski k-admirała J. Unruga 30.VI. odbył się start regat yachtów morskich z Gdyni do Visby.

Yachty zostały podzielone na dwie klasy. W klasie 1-ej dwómasztowców wzięły udział: „Temida I" pod sterem R. Tymińskiego, „Temida II" — Z. Przybyszewskiego, „Mo hort" — S. Dzienisiewicza i „Korsarz" — T. Prechitko, a w klasie 2-ej jednomasztowców: „Albatros" — Z. Józewicza „Witeć" — M. Landańskiego „Kneź" — T. Gerwela, „Pirat" — K. Samuelsona. Długość trasy stanowiła 204 mile morskie. Zwycięstwo odniosły: w klasie dwumasztowców — yacht Ośrodka Morskiego „Temida II" pod sterem por. Przybyszewskiego, drugi z P. K. M. w Gdańsku—yacht „Korsarz" pod sterem p. Prechitko, a w klasie jednomasztowców — z Yacht Klubu Polski w Gdyni yacht „Witeź" pod sterem p. Laudańskiego, drugi z P.K.M. w Gdańsku yacht Pirat pod sterem p. Samuelsona.

Po zakończeniu regat yachty polskie wzięły udział w zlocie w Färösund, zorganizowanym przez królewski Yacht Klub Szwedzki, gdzie zebrało się około 60 yachtów norweskich, szwedzkich, duńskich, niemieckich, litewskich, łotewskich, estońskich, fińskich i polskich. — W Färösund yachtsmeni obradowali na tematy ich interesujące, poczem odbyła się wycieczka po malowniczej wyspie Gotland.

Popularność nowych motorowców M/S „Piłsudski" i M/S „Batory"

DEPARTAMENT pocztowy Ministerstwa Poczt i Telegrafów wypuści w najbliższym czasie — w związku z bliskiem uruchomieniem pierwszego nowoczesnego polskiego transatlantyku — znaczki pocztowe z wizerunkiem M/S „Piłsudski".

Również Monopol Tytoniowy przygotowuje do sprzedaży na statkach specjalnych gatunek papierosów w pudełkach, ozdobionych rysunkami nowych polskich motorowców M/S „Piłsudski" i M/S „Batory".

Jedna z krajowych firm czekolady zamierza wypuścić na rynek czekoladę w opakowaniu, ozdobionem wizerunkami tych dwóch okrętów.

Powyższe fakty świadczą o popularności, jaką już w chwili obecnej cieszą się nowe polskie transatlantyki i jaka niewątpliwie z chwilą ich uruchomienia — poważnie wzrośnie.

Pomoc rządowa dla żeglugi francuskiej

DĄŻĄC w dalszym ciągu do poparcia floty francuskiej, rząd wydał dekret z dnia 28 czerwca bieżącego roku na podstawie którego transport bananów z kolonij francuskich do Francji musi się odbywać pod flagą francuską. W drodze wyjątku Gubernatorzy poszczególnych kolonij mają prawo tylko w wypadkach nagłych zezwalać na transport na obcych statkach.

Należy przypomnieć, że już przed rokiem wydano dekret przewidujący, w wyjątkowych wypadkach, wprowadzanie przymusu w transporcie pod flagą francuską produktów kolonjalnych, eksportowanych do Francji.

W ten sposób Francja wykorzystuje stosunki ze swemi kolonjami celem popierania żeglugi francuskiej. Jest to dość daleko idący protekcjonizm, biorąc pod uwagę, że koszt transportu 100 kilogramów bananów z Konakry do Bordeaux lub do Nantes wynosił pod flagą francuską 70 franków, a na statkach innych narodowości można było uskutecznić przewóz za 42 franki.

Przywóz drzewa i wyrobów drzewnych do Anglji z Polski

PRZYWÓZ drzewa tartego, desek i t. p. do Anglji w ciągu 1-go półrocza b. r. wykazał pod względem wartości spadek w porównaniu z tym samym okresem czasu r.1934. Natomiast w stosunku do 1-go półrocza 1933 roku import za pierwszych 6 mies. r.b.wzrósł.

Przywóz drzewa tartego, desek, sleeprów i t. d. z Polski do Anglji w omawianym okresie b. r. zmalał w porównaniu do roku ub. Procentowy udział tych dostaw w ogólnym imporcie zmniejszył się z 10,9% na 7,3% ogólnego importu tych artykułów. Zaznaczyć należy, że przywóz dykt i innych wyrobów drzewnych z Polski do Anglji znacznie wzrósł w okresie sprawozdawczym b. r. Przywóz dykt z Polski do Anglji, wynoszący w 1-em półroczu 1933 r. niecałe 19,000 £., w 1-em półroczu b. r. osiągnął wartość 150,000 £. Dzięki temu import dykt polskich wzrósł z 5,2% do 9% ogólnego przywozu dykt do Anglji. Ogółem biorąc, udział Polski w przywozie do Anglji różnych wyrobów drzewnych wzrósł z 3,6% do 6,4% w ciągu 1-ego półrocza b. r., podczas gdy ogólny przywóz wyrobów drzewnych do Anglji utrzymał się na poziomie r. ub.

Wywóz polskich bekonów i szynek do Anglji

WEDŁUG oficjalnych obliczeń angielskich Polska dostarczyła do Anglji w ciągu pierwszego półrocza b. r. 210 tys. centnarów bekonów oraz 9,7 tys. centn. szynek. Pod względem wartości import polskich bekonów wynosił 783 tys. £., zaś przywóz szynek 41 tys. £. W porównaniu z cyframi za ten sam okres czasu r. ub. przywóz bekonów polskich do Anglji uległ zmniejszeniu. Powodem tego jest reglamentacja przywozowa, stosowana przez Anglję. Zmniejszenie przywozu dało się zauważyć u wszystkich dostawców bekonów, z wyjątkiem Irlandji i Kanady.

USA, Kanada i Irlandja zwiększyły eksport szynek do Anglji. W związku z tem ogólny przywóz szynek do Anglji w ciągu pierwszego półrocza b. r. wzrósł zarówno w porównaniu z rokiem 1934, jak i 1933.

Układ handlowy polsko-kanadyjski

PREMJER kanadyjski Bennett, przemawiając na sesji parlamentu, podał do wiadomości Izby, że w tych dniach podpisany został układ handlowy między Polską a Kanadą.

Premjer przedstawił Izbie dokładne szczegóły podpisanego układu. W traktacie wymienione są listy celne.

Według statystyki kanadyjskiej Polska sprowadziła z Kanady w ciągu ostatniego roku różnych towarów na sumę 402 tys. dolarów kan., natomiast Kanada w Polsce zakupiła w tym czasie towarów za sumę 154 tys. dol. kan.





KRONIKA PORTOWA I MIEJSKA

GOŚCIE GDYNI

● Z Wiednia przybyła do Gdyni grupa 13 członków T-wa Naukowych badań spraw komunikacyjnych, pod przewodnictwem członka Zarządu Twa p. Reifa oraz przedstawiciela Kolei Państwowych w Wiedniu dr. Bara. Gościom wygłosił referat o budowie portu Gdyńskiego Dyrektor Urzędu Morskiego, który towarzyszył przy zwiedzaniu portu, udzielając szczegółowych wyjaśnień.

● Gdynię zwiedziła wycieczka nauczycieli duńskiego gimnazjum mniejszościowego w Flensborgu (Niemcy). Duńczycy byli gośćmi Związku Zachodniego.

● Szef Sztabu finlandzkiej Straży Obywatelskiej pułk. A. Martola z ppułk. K. Waala odwiedzili Gdynię w towarzystwie Kom. Głównego Zw. Strz. pułk. Frydrycha. Goście zwiedzali port oraz jego urządzenia.

● Szef biura ekonomicznego Angielskiego Ministerstwa Spraw Zagranicznych p. Ashton Gwatkin odwiedził Gdynię.

Po wizycie u Dyrektora Urzędu Morskiego i odbytej konferencji p. Gwatkin zwiedzał port i jego urządzenia informowany przez przedstawiciela Urzędu Morskiego.

● Zwiedzał Port Gdyński Kurs Intendentów Wyższej Szkoły Wojennej w składzie 57 oficerów z dyrektorem nauk pułk. Witkiem na czele.

W Urzędzie Morskim oficerowie wysłuchali specjalnego referatu o budowie portu, poczem zwiedzali port oraz urządzenia oprowadzani przez przedstawicieli Urzędu Morskiego.

● Bawiący w oficerskim obozie Strzeleckim w Rozewiu oficerowie rumuńscy kapitanowie Jepureanu i Pascu, który jest zastępcą kapitana portu w Gałaczu, zwiedzali port Gdyński i jego urządzenia.

Kapitan Pascu wyrażał się z dużem uznaniem, o wyjątkowych zaletach rozplanowania naszego portu oraz o poziomie urządzeń przeładunkowych.

● Były minister wojny i lotnictwa Wielkiej Brytanji Lord Mottistone z synem i pułk. Goode w towarzystwie Radcy Generalnego Komisarjatu R. P. w Gdańsku Weyersa odwiedził Gdynię.

Goście po zwiedzeniu portu oraz spędzeniu pewnego czasu w Yacht-Klubie Polski byli podejmowani przez D-cę floty wojennej k-adm. Unruga.

● W Gdyni bawił poseł Chiński w Warszawie p. Tchang-Hsin-Hai z małżonką i synem w towarzystwie attaché poselstwa p. Chow i p. Tarnowskiego z Ministerstwa Spraw Zagranicznych. Po wizycie u dyr. Urzędu Morskiego Goście zwiedzali port i urządzenia otrzymując wyjaśnienia od przedstawiciela Urzędu Morskiego.

● Bawiący w Gdyni rektor uniwersytetu Budapeszteńskiego prof. dr. Czettler w towarzystwie przedstawiciela naszego portu w Budapeszcie dr. Stejnera oraz przedstawiciela Urzędu Morskiego zwiedzał port gdyński oraz jego urządzenia.

Prof. Czettler odzywał się z dużem uznaniem o urządzeniach portowych, robiąc porównania z szeregiem innych portów świata.

● Pod przewodnictwem prof. Axela Sömme zwiedziła Gdynię wycieczka Uniwersytetu Ludowego Norweskiego w liczbie 40 osób. Goście szczegółowo zwiedzili miasto i port otrzymując wyczerpujące wyjaśnienia.

● Gdynię zwiedziła bawiąca w Polsce wycieczka przedstawicieli sfer rolniczych z Francji. Goście francuscy zwiedzili port i miasto w towarzystwie przedstawicieli Urzędu Morskiego i Komisarjatu Rządu.

● URLOP DYREKTORA URZĘDU MORSKIEGO.

Dyrektor Urzędu Morskiego inż. Łęgowski w dn. 15. VII. rozpoczął czterotygodniowy urlop wypoczynkowy, podczas którego zastępuje go Nacz. Wydz. Ogólnego mgr. Walewski.

● INAUGURACJA KURSÓW IM. MARSZAŁKA PIŁSUDSKIEGO.

W obecności b. Min. I. Matuszewskiego, Komisarza Rządu Fr. Sokola, Prezesa Sądu Okręgowego w Gdyni Parczewskiego, przedstawicieli Władz Wojskowych i samorządowych, sfer gospodarczych, licznego grona słuchaczy odbyła się dn. 14 lipca w auli Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni uroczysta inauguracja międzynarodowych wykładów akademickich im. Pierwszego Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego które w bieżącym roku poszerzyły zakres nauki na studja administracyjno-gospodarcze i wykłady o kulturach narodów słowiańskich. Inaugurację poprzedziło nabożeństwo odprawione przez ks. biskupa pomorskiego dr. St. Okoniewskiego, który wygłosił okolicznościowe kazanie. Przy stole senatu kolegjum zasiedli rektor prof. dr. T. Hilarowicz, zastępca posła nadzwyczajnego i ministra pełnomocnego Królestwa Rumunji prof. W. Cadere, prof. dr. Gerolamo Bassani z Medjolanu, prof. dr. Fr. Ilesica z Zagrzebia, oraz dr. A. Janecki z Czechosłowacji. Po zagajeniu uroczystości przez prof. Hilarowicza, który w słowach zwięzłych podkreślił znaczenie tychże wykładów dla Gdyni i uczczeniu jednominutową ciszą pamięci zgasłego Wodza Narodu, jako gospodarz m. Gdyni, Komisarz Rządu powitał Kolegjum. Cały szereg przemówień zakończył wykład inauguracyjny Min. I. Matuszewskiego pod tytułem „Gospodarka Publiczna".

● WIZYTA MARYNARKI W ESTONJI.

Dywizjon łodzi podwodnych w składzie „Wilk", „Ryś" i „Żbik" pod dowództwem komandora Pławskiego złożył wizytę w Tallinie, przebywając tam 4 dni.

● ZIEMIA NA SOWINIEC.

W obozie strzeleckim na Rozewiu odbyła się w dn. 14. VII zbiórka oddziałów strzeleckich z Gdyni, Weyherowa oraz innych miejscowości wybrzeża celem pobrania ziemi na kopiec Marszałka Piłsudskiego z pod pomnika w Lisim Jarze, który jest uwiecznieniem miejsca, Zygmunta III Wazy pod Rozewiem. Po polowej Mszy św., odprawionej w obecności Władz Wojskowych i Cywilnych na czele z Dowódcą Floty wojennej Kontr-Admirałem Unrugiem, Komendantem Głównym Związku Strzeleckiego pułk. Frydrychem, szefem sztabu fińskiej organizacji przysposobienia wojskowego, Suojeluskunnat, pułk. Martoni Inmara i ppłk. Waala Kaarle, przedstawicielem Komisarza Rządu Gdyni, oficerów rumuńskich, fińskich, łotewskich i estońskich, oddziałów strzeleckich oraz licznie zgromadzonej publiczności pobrano ziemię do puharu, który w dniu śmierci Marszałka Piłsudskiego sztafeta strzelców Gdyńskich zdobyła na zawodach motocyklowych. Ziemia zostanie zsypana do pasa strzeleckiego, który przez okrężną sztafetę dookoła Polski zbierze ziemię z miejsc historycznych na kopiec.

● Związek rezerwistów w Gdyni wysłał 15 b. m. do Krakowa sztafetę z ziemią z dna morza polskiego która zostanie złożona w kopcu Marsz. Piłsudskiego jako symbol połączenia polskiego Bałtyku z Macierzą.

● OBÓZ STRZELECKI

W obecności Władz na czele z dowódcą D. O. K. VIII gen. br. Tomme, Komendantem Głównym Związku Strzeleckiego ppułk. Frydrychem i Kom. Rządu w Gdyni mgr. Sokołem oraz licznie przybyłych Gości, w d. 4. VII. dokonano uroczystego otwarcia letniego obzu oficerskiego Związku Strzeleckiego w Rozewiu, w którym obozuje 600 oficerów - strzelców oraz około 400 oficerów rumuńskich, fińskich, estońskich i łotewskich z Organizacji Przysposobienia Wojskowego.

18 VII. nastąpiło uroczyste zakończenie kursu w obozie w Rozewiu dla oficerów Z. S. z całej Polski i delegacji zagranicznych, poczem oficerowie w liczbie około 700 przybyli do Gdyni, gdzie zwiedzali porty wojenny i handlowy oraz miasto — a wspólnym koleżeńskim obiadem zakończono wycieczkę i obozowisko.

Pobyt przedstawicieli armji zagranicznych w obozie Strzeleckim w Rozewiu zakończony został przyjęciem w salach „Ermitage'u" w Gdyni, urządzonym przez Zarząd tutejszego Strzelca. Gośćmi których żegnano byli — Szef sztabu Obrony Narodowej Finlandji płk. Martoli oraz płk. Waala, przedstawiciele estońskiego „Kajselitu" kapitanowie Karucöpp i Onno i Szef delegacji rumuńskiej kpt. Epurianu. Z ramienia naszej Armji wzieli udział w pożegnaniu gen. br. Tokarzewski, k-adm. Unrug z Szefem Sztabu Kom. Solskim, Komendant Główny Z. S. ppułk. Frydrych

ze swym zastępcą mjr. Jabłońskim i Szefem Sztabu mjr. Orawcem.

W czasie przyjęcia Prezes Gdyńskiego Strzelca inż. Michalski wygłosił przemówienie podkreślając wspólność celów i ideałów, łączących organizacje przysp. wojsk., które całym wysiłkiem dążą do rozwoju cywilizacji, kultury, praworządności i serdecznego współżycia narodów, poczem przemawiali płk. Martoli oraz kap. Karucöpp podnosząc braterską łączność, wspólne cele i wysiłki w pracy poświęcanej dla potęgi i chwały swych krajów. Przyjęcie minęło w nader serdecznym nastroju, poczem Goście wyjechali.

● PRACE NAD USPRAWNIENIEM EKSPORTU.

Powołana przez p. ministra Przemysłu i Handlu międzyministerjalna komisja dla zbadania trudności, napotykanych przez eksporterów, oraz warunków współpracy między handlem eksportowym a ekspedycją, bankowością, transportem i t. d. — po przeprowadzonyh pracach w Warszawie i Łodzi — przybyła w dniu 19 b. m. do Gdyni i rozpoczęła swoją pracę. Do pracy tej powołano kilkadziesiąt firm eksportowych z Pomorza i portu gdyńskiego. Komisji przewodniczy dyrektor Państwowego Instytutu Eksportowego p. M. Turski.

● ZJAZD XIII GRUPY CENTRALNEGO ZWIĄZKU PRZEMYSŁU POLSKIEGO W GDYNI.

W dn. 6 lipca nastąpiło otwarcie obrad zjazdu XIII grupy Centralnego Związku Przemysłu Polskiego w obecności przedstawiciela komisarza Rządu m. Gdyni oraz reprezentantów kół gospodarczych z prezesem Izby Przemysłowo-Handlowej p. Torem i dyr. Kawczyńskim na czele. W zjeździe wzięło udział około 30 przedstawicieli organizacyj gospodarczych, należących do związku. Obradom przewodniczył wiceprezes Izby dr. inż. Konrad Kasprowicz.

W toku obrad dr. Bataglia wyczerpująco zreferował sprawę wykonania uchwał poprzedniego posiedzenia rady, projekt reformy ubezpieczeń społecznych oraz funkcjonowanie nowej ordynacji podatkowej, co zebrani przyjęli do wiadomości bez dyskusji.

Następnie z ramienia Rady Interesantów Portu dr. Bolesław Kasprowicz wygłosił referat o znaczeniu Gdyni dla polskiego handlu zagranicznego oraz p. Kunert z ramienia Związku Fabrykantów i Przemysłowców w Gdyni omówił zagadnienie uprzemysłowienia Gdyni i wybrzeża.

Na zakończenie dr. Bataglia omówił program gospodarczy propagandy i polityki przemysłowej.

Po posiedzeniu uczestnicy zjazdu zwiedzili port, szereg portowych przedsiębiorstw przemysłowych oraz Wystawę Przemysłowo-Rzemieślniczą, poczem wyjechali na Hel.

● GDYNIA ROZSZERZA SIĘ.

W związku z przyłączeniem Orłowa Morskiego, Cisowa i innych przyległych miejscowości do Gdyni, Komisarjat Rządu stopniowo obejmuje dotychczasowe agendy urzędów gminnych. Zaraz po ukończonem przejęciu zostanie opracowany budżet dodatkowy.

● GDYNIA NA KONGRESIE M. I. H.

Na odbytym w czerwcu Zjeździe Międzynarodowej Izby Handlowej w Paryżu sfery gospodarcze Gdyni reprezentował Prezes Rady Interesantów Portu konsul inż. Napoleon Korzon.

● SCHRONISKO W GDYNI.

Komisarjat Rządu w Gdyni posiada Schronisko miejskie na 200 łóżek. Korzystają z niego bezdomni starcy, dzieci oraz bezrobotni. Umieszcza się niejednokrotnie w schronisku na krótki okres eksmitowane rodziny. Przez Schronisko przechodzi przeciętnie 110 osób na dobę.

● KUPCY POLSCY Z AMERYKI.

Przybyłą z Ameryki delegacją polskich kupców z Detroit zaopiekowała się Gdyńska Izba Przemysłowo-Handlowa, udzielając Gościom wyczerpujących informacji i wskazówek w interesujących ich sprawach.

Goście przejawiają duże zainteresowanie do polskich towarów, a z konferencji w której między innemi wzięli udział ze strony Izby Wiceprezes Marchlewski z dyrektorami Kawczyńskim a ze strony przyjezdnych Wice-konsul Moc, prezes związku kupców polskich w Detroit p. Paradziński z sekretarzem p. Fronczakiem wynikają realne możliwości nawiązania stałych i poważnych stosunków handlowych.

Z Gdyni wycieczka udała się do Poznania, a pobyt jej w Polsce jest obliczony na trzy miesiące.

Port Gdyński wywarł na przyjezdnych duże wrażenie.

● STYPENDJUM B. G. K.

Prezes B. G. K. w związku z uchwałą Rady Nadzorczej przyznał Subwencję w wysokości 6000 zł. na ufundowanie na rok 1935/36 stypendjum dla trzech młodych ludzi obojga płci, narodowości polskiej, rdzennych kaszubów, abiturjentów gimnazjum Gdyni, Orłowa, Wejherowa, Kartuz, Tczewa oraz Gminy Polskiej Macierzy Szkolnej w Gdańsku, mających zamiar kształcić się w Szkole Głównej Handlowej w Warszawie.

● RUCH STATKÓW W GDYNI.

W czerwcu weszło do portu Gdyńskiego i wyszło ogółem 769 statków o łącznej pojemności 707.607 t, z czego przypada na wejście 388 st. o poj. 364.902 t, a na wyjście 381 st. o poj. 342.705 t.

Bandera polska w kolejności bander zajęła 2-ie miejsce przy ilości 103 statków o poj. 96.742 t.

Przeciętny tonaż zawijającego do Gdyni statku wynósł 940,5 t, przeciętna ilość statków jednocześnie przebywających w porcie była 43 a przeciętny postój statków trwał 54,2 godz.

● RUCH PASAŻERSKI W CZERWCU.

Ruch pasażerski w porcie Gdyńskim w czerwcu wyraził się sumą 1962 osób z czego przyjechało 1.114 a wyjechało 848.

● OBROTY POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W 1934 R.

Przewozy polskich statków handlowych wyniosły w r. ub. 962 tys. ton. Przewozy na linjach regularnych wzrosły w r. ub. o 21,3%. Największy wzrost obrotów przypada na „Żeglugę Polską„ — 38,1% oraz na linję Gdynia-Ameryka — 33,3%.

● OBRÓT TOWAROWY PORTU GDYŃSKIEGO W CZERWCU.

Obrót towarowy portu gdyńskiego w czerwcu r. b. wyniósł 557.923,6 ton, przyczem z liczby tej na obrót przybrzeżny oraz drogą wodną z wnętrzem kraju przypada 8.423,6 ton, na obrót zamorski zaś — 549.500 ton. Wyładunek zamorski wyniósł 81.401,8 ton, załadunek zaś 468.098,2 ton.

W porównaniu z majem r. b. ogólny obrót towarowy spadł o 18.165,6 t, w porównaniu z czerwcem r. ub. zaś spadek wynosi 7.228,5 ton.

Należy się spodziewać, że, zaczynając od lipca, obrót towarowy w porcie gdyńskim zacznie wykazywać poważne ożywienie.

● OBROTY „ŻEGLUGI POLSKIEJ".

W czerwcu obrót towarowy „Żeglugi Polskiej" wyniósł 26.807 t. w tem wywóz 18.413 t., a przywóz 8.394 t. zaś „Polsko-Brytyjskiego T-wa Okrętowego" (Polbryt) 8.176 t. i 95 koni, w tem wywóz 5.285 t. i 95 koni, a przywóz 2.871 t.

● KOMUNIKACJA PRZYBRZEŻNA.

Two Turystyki Morskiej w Gdyni sprowadziło z Szwecji piękną morską motorówkę na 150 osób, którą uruchomiono według regularnego rozkładu dla zwiedzania portu.

Takaż druga motorówka w najbliższych dniach zacznie kursować między Gdynią a Orłowem, a jeżeli prowadzone w tej sprawie pertraktacje doprowadzą do skutku, to rejs jej zostanie przedłużony do Zoppot.

● POŁĄCZENIE RADJOFONICZNE.

W Juracie na półwyspie Helskim, dobiegają końca roboty nad połączeniem tej miejscowości z Gdynią drogą radjofoniczną, przyczem zostaje narazie zainstalowana specjalna centrala na 50 aparatów. Będzie to pierwsza stacja radjofoniczna w Polsce, a trzecia w Europie.

Roboty są prowadzone pod kierownictwem prof. Groszkowskiego i od sierpnia stacja zacznie funkcjonować. Pozatem Hel, Jurata, Jastarnia, Kuźnice i Chałupy pozyskały bezpośrednie napowietrzne połączenie telefoniczne z Gdynią.

Została również Gdynia połączona z Warszawą 5-tą bezpośrednią linją telefoniczną.

● POŁOWY W CZERWCU.

Ogólna ilość złowionych ryb morskich w czerwcu r. b. wyniosła 199.460 kg., z czego sprzedano wędzarniom 51.930 kg., na rynku miejscowym 126.810 kg. i do Gdańska 20.720 kg.

● OBROTY PORTU RYBACKIEGO.

Obroty portu rybackiego w Gdyni w czerwcu r. b. wyniosły 225.320 kg. z czego przypada na połowy własne 28.120 kg. a na import 197.200 kg

Z połowów własnych przypada: 24.250 kg. na połowy przybrzeżne, 3.470 kg. na połowy dalsze i 400 kg. na połowy na Morzu Północnem. Z ilości importu przeszło przez port rybacki 93.200 kg., reszta zaś 104.000 kg. — przez port handlowy.

● POŁOWY MAKRELI.

Po pięciodniowych połowach makreli na morzu Północnem powrócił do Gdyni kuter motorowy „Orkan". Były to połowy próbne z inicjatywy Morskiego Instytutu Rybackiego. Z rybakami znajdował się na kutrze asystent stacji Morskiej p. Cięglewicz. Brak doświadczenia w połowach dał znikome rezultaty, bo „Orkan" przywiózł zaledwie 400 kg. makreli, jednak połowy makreli zostały zapoczątkowane i nie ulega wątpliwości, że dadzą już w najbliższej przyszłości pozytywne rezultaty.

● BAWEŁNA W GDYNI.

W maju r. b. do Gdyni przywieziono 6.665,5 t. bawełny z czego amerykańskiej 5.577,5 t., egipskiej 402,3 t. i egzotycznej 635,7 t.

● REGULAMIN ARBITRAŻU BAWEŁNIANEGO W GDYNI.

W gdyńskim oddziale Banku Gospodarstwa Krajowego odbyło się zebranie zarządu Zrzeszenia Interesantów Handlu Bawełną. Na zebraniu byli obecni delegat Izby Przemysłowo-Handlowej oraz wiceprezes Związku Amerykańskich Zakładów Bawełnianych p. Robert C. Dickerson.

Uzgodniono poszczególne punkty regulaminu arbitrażu bawełnianego w Gdyni, dzięki czemu sprawa arbitrażu bawełnianego po dłuższym okresie przygotowawczym weszła w stadjum realizacji.

● DOM SPOŁECZNY IM. MARSZAŁKA.

Koło robotnicze przy B. B. W. R. w Gdyni na swem Zebraniu powzięło rezolucję w myśl której wszyscy członkowie Koła zobowiązali się ofiarować dwa dni bezpłatnej pracy przy budowie Domu Społecznego Imienia Marszałka Józefa Piłsudskiego.

● POCZTA NA WYBRZEŻU.

Na czas sezonu letniego zostały uruchomione agencje pocztowo-telegraficzne, w szeregu największych skupień, jak plaża w Gdyni, Wielka Wieś Hallerowo, Jastrzębia Góra, Karwia, Jurata i Chałupy. Agencje poza obsługą telefoniczną i telegraficzną tak wewnątrz Kraju jak i z zagranicą sprzedają znaczki pocztowe, przyjmują przesyłki zwykłe i polecone wewnętrzne i zagraniczne.

● UTWORZENIE POMORSKIEGO ZWIĄZKU EKSPORTERÓW DROBIU I JAJ.

Z Inicjatywy Izby Przem.-Handlowej w Gdyni utworzony został Pomorski Związek Eksporterów Drobiu i Jaj, do którego przystąpiły z małemi wyjątkami wszystkie zainteresowane firmy. Celem związku jest przedewszystkiem unormowanie stosunków i obrona interesów dostawców do Gdańska, która stała się konieczną w związku z dewaluacją guldena i zarządzeniami dewizowemi w Gdańsku.

● REKORDOWY TRANSPORT DRZEWA W GDYNI.

W początku lipca „Paged" (Polska Agencja Drzewna) załadowała we własnym porcie drzewnym w Gdyni — obok wielu mniejszych transportów drewna — imponującą partję w ilości około 10 tys. m. sześć. tarcicy do Afryki Południowej. Partja ta została wyekspedjowana jednym statkiem. Miejscem przeznaczenia załadowanego drewna jest port Kaurence Marques. Jest to rekord w dziedzinie naszego zamorskiego handlu drewnem, a przytem rekord, który prawdopodobnie nie będzie mógł być tak szybko pobity. Wielkość dokonanego zaadunku ilustruje fakt, że do przewiezienia 0 tys. m.^{3} drewna potrzeba około 40 pociągów dziesięciowagonowych.

● ZMNIEJSZENIE RUCHU W PORCIE GDAŃSKIM W PIERWSZEM PÓŁROCZU.

Do portu gdańskiego wpłynęło w czerwcu 365 statków o pojemności 220,3 tys. ton, wypłynęło 369 jednostek o pojemności 215,3 tys. trn.

Ruch portu gdańskiego w ciągu pierwszego półrocza b. r. wykazuje w porównaniu do ruchu z tego samego okresu czasu r. ub. lekkie zmniejszenie. W okresie tym do portu gdańskiego wpłynęło 20.040 statków (2.296 w pierwszym półr. 1934 r.) o pojemności 1.331,2 tys. trn., (1.485,1 tys. trn.). Wypłynęło 2.058 jednostek (2.316) o pojemności 1.350,7 tys. trn. (1.456,4 tys. trn.).

● OBROTY TOWAROWE PORTU GDAŃSKIEGO W CZERWCU.

Obroty towarowe w porcie gdańskim wyniosły w czerwcu b. r. ogółem 372.383 t., z czego na import przypada 68.074, na eksport 304.310. W porównaniu z czerwcem r. ub. przywóz zwiększył się o 37.043 t., natomiast wywóz zmniejszył się o 4.440 t.

Skurczenie się wywozu towarów przez port gdański spowodowane zostało niewątpliwie ograniczeniami dewizowemi, wprowadzonemi na terenie W. Miasta. Poważniejsze objawy zmniejszenia się obrotów portowych w Gdańsku wystąpią dopiero w najbliższych tygodniach, ponieważ obecny obrót stanowi wykonanie tranzakcyj, zawartych w okresie poprzedzającym wprowadzenie ograniczeń dewizowych w W. Mieście.

● DOM TOWAROWY.

W centrum Gdyni został otwarty duży uniwersalny dom towarowy pod firmą „Bon Marché". Założycielami firmy w oparciu o przemysł łódzki są: generalny konsul bułgarski dr. Henryk Grundman oraz przemysłowcy Tadeusz Sielużycki, inż. Landau i Eryk Vallentin.

● SKŁAD „NORBLINA" W GDYNI.

Znana fabryka „Norblin B-cia Buch i Werner" otworzyła w Gdyni duży reprezentacyjny sklep detaliczno-hurtowy swych wyrobów platerowych oraz biuro działu technicznego.

● ALEJA MARSZAŁKA PIŁSUDSKIEGO.

Dnia 14 VII Starosta morski Wendorf w imieniu Wojewody Pomorskiego w obecności władz miejscowych oraz licznego grona zaproszonych gości z b. min. Matuszewskim, Kom. Rządu Mgr. Sokołem, Prez. Izby Prz. Handl. dr. Torem, prez. Szczerko-Rawiczem z Małżonkami prez. S. Okr. Parczewskim, z b. premjerem Skulskim i dyr. Benisławskim z Rady i Zarządu Sp. Akc. Jurata na czele dokonał w Juracie na półwyspie Helskim przemianowania nazwy głównej drogi wiodącej przez półwysep na Aleję Marszałka Piłsudskiego. poczem miejscowy proboszcz dokonał poświęcenia kamienia węgielnego pod budowę zakładu leczniczego w Juracie, jaki stanie nad samem morzem. Dokonano również poświęcenia nowowybudowanego gmachu, w którym mieści się piękna kawiarnia z tarasem na morze, dancig oraz coctail-bar.

● RYBACY POSZUKUJĄ NOWYCH TERENÓW.

W strefie nadbrzeżnej daje się zauważyć stałe zmniejszanie się ilości ryb w porównaniu do lat ubiegłych. Połowy nadbrzeżne ryb są wobec tego mało wydajne. Rybacy osiągają dziennie maksymalnie do 100 kg. ryb, co zmusza ich do poszukiwania nowych terenów na pełnym Bałtyku.

Połowy w tygodniu od 24 do 29 czerwca wyniosły zaledwie m. in. 9.500 kg. flåder i 3.000 kg. dorszy.

WIADOMOŚCI CELNE I TRANSPORTOWE

● KOMITET POMOCY BEZROBOTNYM.

W celu pomocy społecznej bezrobotnym zawiązał się w Gdyni Komitet, który będzie uzupełniać akcję Funduszu Pracy. Aby umożliwić należyte wywiązanie się z zadania przy Komitecie utworzono 5 Sekcji.

Na czele Komitetu stanął Komisarz Rządu.

● ZWIĄZEK PENSJONATÓW NADMORSKICH.

Celem uregulowania ruchu letniskowo-turystycznego w kąpieliskach nadmorskich jak również przedłużenia sezonu od 1.V do 1.X, a co za tem idzie unormowania cen do poziomu możliwości klijenteli, właściciele i dzierżawcy pensjonatów w Gdyni, Helu, Jastarni, Orłowie, Wielkiej Wsi, Jastrzębiej Górze, Pucku powołali do życia Związek Pensjonatów Nadmorskich na czele z Zarządem w skład którego weszlo 5 osób.

● RUCH TOWAROWY PORTU GDAŃSKIEGO DROGĄ WODNĄ Z WNĘTRZEM KRAJU.

W czerwcu r. b. przybyło do Gdańska drogą wodną (Wisłą) 28.348 t towarów (w maju r. b. 32.606 t, w czerwcu r. ub. 25.429 t). Wyszło z Gdańska tą drogą 14.652 t (w maju r. b. 17.709 t, w czerwcu r. ub. 17.105 t),

● WYWÓZ WĘGLA PRZEZ GDAŃSK W CZERWCU.

W czerwcu r. b. wyszło z Gdańska z węglem 79 statków z ładunkiem 156.969 t, w tem (w tonach): do Francji — 69.440, Szwecji — 30.650, Włoch — 16.494, Danji — 15.610, Algieru — 10.275, Holandji — 5.730, Norwegji — 4.665, Belgji — 3.545, Estonji — 650.

● RYBY Z GDAŃSKA.

Z Gdańska do Polski w czerwcu wwieziono następujące ilości ryb morskich wędzonych — cert 185 kg., śledzików 1.360 kg., węgorzy 168 kg. i płastug 742 kg., oraz świeżych — łososi 484 kg. i cert 63.723 kg.. Poza tem wwieziono 181.566 szprot w oliwie i 20 kg innych konserw rybnych.

● POŁĄCZENIE Z PORTAMI GOLFU.

Amerykańska linja okrętowa Southern States Line w New Orleans uruchomiła bezpośrednią regularną komunikację z bawełnianych portów Golfu—Houston, Galveston i New Orleans do Gdyni.

Statki narazie będą kursować raz na miesiąc i będą odpływać z portów Golfu około 15-go każdego miesiąca. Są przewidziane bardziej częste połączenia.

Jest to już druga linja amerykańska która uruchamia bezpośrednią komunikację z Gdynią.

Przedstawicielstwo na Gdynię i Gdańsk linja powierzyła Polskiej Agencji Morskiej w Gdyni.

* *

Jednostronne dotychczasowe połączenie Gdyni z Meksykiem zostało uzupełnione przez norweską firmę armatorską W. Wilhelmsen—Oslo, wprowadzającą regularną linję okrętową między Gdynią a portami Savannah, Nowy Orlean, Galveston, Houston (St. Zj. A. P.) Havanna (Cuba) Vera Cruz i Tampico (Meksyk).

● ROKOWANIA O UTWORZENIE NOWEJ LINJI OKRĘTOWEJ PALESTYNA—KŁAJPEDA.

Prasa litewska donosi, że litewski konsul generalny w Palestynie otrzymał od swego rządu pełnomocnictwo do przeprowadzenia rokowań z zagranicznemi linjami okrętowemi w sprawie utworzenie bezpośredniej linji komunikacyjnej między Kłajpedą i Palestyną.

Finansowanie nowej linji okrętowej odbywa się za pośrednictwem eksporterów litewskich i zainteresowanych palestyńskich placówek ekonomicznych.

Potrzebę utworzenia tej linji wywołał wzrost stosunków handlowych litewsko-palestyńskich.

● ZAINTERESOWANIE CZECHOSŁOWACJI PORTAMI POLSKIEMI.

W Gdańsku bawił wybitny przedstawiciel czechosłowackiego Ministerstwa Handlu dyrektor departamentu portowego dr. Józef Mêricka. Celem wizyty było zaznajomienie się z portami polskiemi, które w życiu gospodarczem Czechosłowacji odgrywają coraz donioślejszą rolę. Dyr. Mêricka odbył konferencję w Radzie portu, a następnie zwiedził port i jego urządzenia. Z Gdańska dr. Mêricka udał się do Gdyni celem zaznajomienia się z urządzeniami i pracą portu gdyńskiego.

Następnie dyr. Mêricka wraz z rodziną bawił przez dwa dni w Gdyni. Pobyt swój dr. Mêricka poświęcił zwiedzaniu miasta oraz wybrzeża i portu.

● IMPORT ŚLEDZI SOLONYCH.

Import śledzi solonych wyraża się w następującej ilości beczek.

w 1933 roku

Z Anglji przez Gdańsk 160.871 beczek, przez Gdynię 41.639 beczek.

Z Norwegji przez Gdańsk 17.633 beczek, przez Gdynię 7.802 beczek.

Z Islandji przez Gdańsk 41.395 beczek przez Gdynię 14.080 beczek.

Razem przez Gdańsk 219.899 beczek, przez Gdynię 63.521 beczek.

Ogółem 283.420 beczek.

w 1934 roku

Z Anglji przez Gdańsk 216.989 beczek, przez Gdynię 47.378 beczek.

Z Norwegji przez Gdańsk 13.367 beczek, przez Gdynię 14.990 beczek.

Z Islandji przez Gdańsk 13.649 beczek, przez Gdynię 17.169 beczek.

Z Holandji przez Gdańsk 3.030 beczek, przez Gdynię 962 beczki.

Razem przez Gdańsk 247.035 beczek, przez Gdynię 80.499.

Ogółem 327.534 beczek.

Pozatem połowy własne dały w 1933 r. 26.571 beczek i w 1934 r. 35.379 beczek.

● KONTYNGENTY ŚLEDZI.

Centralna Komisja Przywozowa M-stwa P. i H. obradująca na Sesji wyjazdowej w tutejszej Izbie Prz.-Handlowej między innemi dokonała podziału kontyngentów na przywóz śledzi świeżych z Niemiec, jednak tylko drogą morską.

● SYTUACJA NA RYNKU ŚLEDZI

Daje się zauważyć wzmocnienie tendencji na śledzie szkockie, co stoi w związku z zakupami śledzi, czynionemi przez Z.S.R.R. który zakupił ostatnio w Anglji 50 tys. beczek, a w Holandji 20 tys. beczek. Jednocześnie Sowiety pertraktują o zakup 150 tys. beczek śledzi solonych.

Równocześnie daje się zaobserwować znaczny zbyt na śledzie wędzone (piklingi), produkowane przez wędzarnie z norweskich śledzi zamrożonych. Jest to nowe zjawisko, gdyż dotąd piklingi produkowane były z dowożonych śledzi świeżych w lodzie. Może to łatwo zmienić nastawienie naszego rybołóstwa morskiego na produkcję śledzi solonych i zamrożonych. jeśli będzie można pozyskać statek z zamrażalnią i urządzeniami chłodniczemi dla przywozu śledzi do Gdyni.

● RUCH OKRĘTOWY W HAMBURGU W CZERWCU.

Ruch okrętowy w porcie hamburskim w czerwcu przedstawiał się jak następuje: wpłynęło 1350 statków o pojemności 1.545.990 trn., wypłynęło 1539 jednostek o pojemności 1.576.807 trn. W porównaniu z cyframi ruchu okrętowego w maju oznacza to spadek tonażu o 11% na wejściu i 4,2% na wyjściu.

● ARMATORZY NIEMIECCY NIE CHCĄ POWRÓCIĆ DO WSCHODNIO-AZJATYCKIEGO POOLU FRACHTOWEGO.

Spowodu wypowiedzenia na koniec bieżącego roku wschodnio-azjatyckiego poolu frachtowego prasa hamburska ogłasza komunikat armatorów niemieckich, należących do poolu (Hamburg—Amerika Linie, Norddeutscher Lloyd, Rickmers Linie), którzy zapowiadają, że do poolu nie wrócą na warunkach dotychczasowych, gdyż ponosili za wielkie ofiary, aby utrzymać stałość stawek przewozowych.

Komunikat przewiduje, że w razie rozbicia się zapowiedzianych rokowań nastąpi ostra walka konkurencyjna na linjach na Daleki Wschód. Armatorzy niemieccy zwracają się z apelem do świata gospodarczego, aby poparł ich w ciężkiej walce i nie udzielał ładunków do Azji Wschodniej obcym linjom.

● KOMUNIKACJA MIĘDZY PORTAMI POLSKIEMI A BLISKIM WSCHODEM.

Statki linji Svenska Orient Linien w Göteborgu zawijają do następujących portów Bliskiego Wschodu: Aleksandrji, Algieru, Jaffy, Haify, Bejrutu, Cypru, Aleksandretty, Trypolisu, Pireusu, Salonik, Stambułu, Izmiru, Konstancy, Burgasu i Warny.

Czas trwania podróży z Gdyni i Gdańska do wspomnianych portów wynosi od 3 do 4 tygodni.

Linję tę obsługuje 10 statków, z których 8 stanowią szybkobieżne motorowce.

Z Gdyni do portów Bliskiego Wschodu odchodzi miesięcznie 4 do 5 statków.

● NOWA TARYFA CELNA W HAITI.

W Haiti weszła w życie ustawa, zmieniająca taryfę celną. Wprowadzone zostały dwie kolumny: minimalna i maksymalna. Maksymalna posiada stawki o 100% wyższe od stawek minimalnych. Taryfa minimalna stosować się będzie do krajów, z któremi Haiti posiada umowy handlowe. Pozatem kraje te muszą kupować w Haiti przynaj mniej 1% rocznego eksportu Haiti.

Należy zaznaczyć, że Polska została zaliczona do krajów, korzystających z taryfy minimalnej.

Przez wprowadzenie dwukolumnowej taryfy została znacznie ograniczona konkurencyjność towarów japońskich, do których stosują się stawki taryfy maksymalnej.

● RUCH W PORCIE GENUI W R. 1934.

Według ogłoszonych liczb, obrót towarowy w porcie genueńskim przedstawiał się jak następuje (w tys. ton): przywóz 6.193,3 (5.401,6 w 1933 r.); wywóz 1.394,2 (1.471,4).

Okrętów przybyło 5.606 o pojemności 11.288,7 tys. trn., wyszło 5.589 o pojemności 11.176,6 tys. trn.

Wyjechało 73.473 pasażerów (73.503), zaś przybyło 71.510 (77.387).

Najpoważniejsze pozycje w przywozie towarów stanowiły: węgiel 2.814,9 tys. ton (2.283,1 tys.) w czem z Gdyni i Gdańska 454.356 t. (266.084); zboże 496,9 tys. (407,6 tys.), oleje mineralne 483,2 (452,2 tys.), metale 380,7 tys. (326,4 tys.), bawełna 114,9 tys. (187,7 tys.), drzewo 177,3 tys. (185,9 tys.).

● ZMIANY W ORGANIZACJI LINIJ ŻEGLUGOWYCH NIEMIECKICH HAPAG I LLOYD.

Wskutek reorganizacji niemieckich linij żeglugowych zarządy Hapag i Lloyd po uzyskaniu zgody swych rad nadzorczych — porozumiały się w sprawie przekazania obsługi żeglugowej na odcinku do Nowego Jorku i spowrotem dwum firmom. W tym celu będą założone w Hamburgu i Bremie dwa towarzystwa: Hamburger Nordatlantikdienst S-ka z o. o., oraz Bremer Nordatlantikdienst S-ka z o. o. Statki, które dotychczas pozostawały w służbie Hapagu i Lloydu, pozostają własnością obu firm okrętowych. Pracę swą będą wykonywać w dalszym ciągu pod flagą i firmą Hapag i Lloyd.

Ciężkie położenie finansowe obu wielkich firm okrętowych w dalszym ciągu pogorszyło się wskutek strat, poniesionych w ostatnim roku spowodu zaostrzenia walki subwencyjnej i walutowej. Dlatego okazuje się koniecznem prowadzenie rokowań o sanację obecnego stanu rzeczy. Należy się liczyć, jak donosi „Deutscher Handelsdienst" z redukcją kapitału akcyjnego.

● DALSZE SZCZEGÓŁY REORGANIZACJI W ŻEGLUDZE NIEMIECKIEJ.

Akcja czynników rządowych, idąca w kierunku rozbicia wielkiego koncernu towarzystw żeglugowych Hapag—Lloydu, doszła do punktu końcowego.

Ostatniem towarzystwem, które usamodzielniło się jest „Deutsche Levante Linie" w Hamburgu i w Bremie. Towarzystwo to powstało w r. 1899 z kapitałem półtora miljona marek. W r. 1914 posiadało kapitał wysokości 9 miljonów marek. Po wojnie „Hapag" wykupuje wszystkie akcje Levante Linie, dając akcjonarjuszom tej linji za każdą akcję 3 swoje własne.

Obecnie Deutsche Levante Linie uzyskuje znowu samodzielność. Powstają dwa odrębne towarzystwa w Hamburgu i w Bremie, pozostające jednak w stałem porozumieniu, ażeby uniknąć walki konkurencyjnej.

● STAN NIEMIECKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

Według danych urzędowych tonaż niemieckiej floty handlowej wynosił na początku r. b. 3,74 miljn. trb, to jest 71% stanu przedwojennego. W związku z poważną rozbudową tonażu światowego, udział floty niemieckiej jest jednak znacznie mniejszy, niż przed wojną, wynosił bowiem w połowie r. ub. 5,6% wobec 11,1% w 1914 r. Zaznaczyć należy, że niemiecka flota handlowa jest już dość przestarzała, około 70% tonażu bowiem ma 10 i więcej lat. Ostatnio czynione są wielkie wysiłki dla rozbudowy floty.



STATYSTYKA RUCHU W PORCIE ZA CZERWIEC

I. UWAGI OGÓLNE

Ogólny obrót towarowy portu gdyńskiego w czerwcu b. r. wyniósł 557.923,6 ton, wobec 576.089,2 ton w maju b. r. oraz wobec 565.152,1 w czerwcu 1934 r.

Miesiąc sprawozdawczy wykazał nieznaczny spadek obrotów ogólnych, w porównaniu z ubiegłym miesiącem. Spadek obrotów ogólnych wynosi 3,2% w stosunku do ubiegłego miesiąca, oraz 1,3% w stosunku do czerwca ub. r.

Ruch statków w czerwcu b. r. w porównaniu z ubiegłym miesiącem wykazuje wzrost ilości oraz pojemności statków na wejściu. Przyszło 388 (w maju 360) o pojemności 364.902 n. r. t. (w maju 337.139 n. r. t.). Nieznacznie natomiast spadła ilość oraz pojemność statków na wyjściu. Wyszło 381 (w maju 387) o pojemności 342.705 n. r. t. (w maju 373.033 n. r. t.). Małej zwyżce uległa praca statków na wejściu. Przyszło bowiem statków z ładunkiem 162 (w maju 160). Praca statków na wyjściu wykazuje spadek. Wyszło statków z ładunkiem 381 (w maju 387). Średni tonaż statku zawijającego do Gdyni w czerwcu wykazuje wzrost z 940,5 n. r. t. wobec 936,5 n. r. t. w maju. Mniejwięcej na jednym poziomie utrzymał się średni postój statków w porcie wykazując 54,2 godzin wobec 54,6 godzin w maju.

Kolejność bander: Szwecja, Polska, Danja, Niemcy, Anglja, Włochy, Norwegja, Stany Zjednoczone Am. P., Finlandja, Grecja, i t. d., wykazuje nieznaczne przegrupowanie na dalszych miejscach i to Niemiec z szóstego na czwarte, Anglji z czwartego na piąte, Włoch z dziesiątego na szóste, Norwegji z piątego na siódme, Stanów Zjednoczonych Am. P. z siódmego na ósme, Finlandji z ósmego na dziewiąte i t. d. Ogółem reprezentowanych było 16 państw wobec równej ilości w maju b. r.

Obroty zamorskie wyniosły w miesiącu sprawozdawczym 549.500 — ton wobec 560.687,3 ton w maju b. r.

Na uzyskanie ogólnej sumy obrotów zamorskich złożył się przywóz zamorski 81.401,8 ton oraz wywóz zamorski 468.098,2 ton. Spadek obrotów zamorskich w czerwcu w porównaniu z poprzednim miesiącem wywołany został spadkiem eksportu węgla kamiennego, koksu, metali różnych, cynku i blachy cynkowej oraz importu nasion oleistych, owoców świeżych i suszonych, fosforytów, i soli potasowych. Przywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym wyniósł 81.401,8 ton wobec 83.602,8 ton w maju b. r. oraz 72.450,4 ton w czerwcu 1934 r. Przywóz zamorski wykazuje spadek 2,6% w stosunku do maja b. r., natomiast w stosunku do czerwca 1934 r. wykazuje 12,4% wzrostu. Spadek przywozu zamorskiego wywołały pozycje towarowe: nasiona oleiste 2.420 ton (5.085 ton), owoce świeże i suszone 2.308 ton (3.734 ton), garbniki 270 ton (771 ton), fosforyty — ton (3.174 ton), żużle Thomasa 500 ton (1216 ton); sól potasowa—ton (3.048 ton); skóry 2.219 ton (2.761 ton); bawełna i odpadki 6.108 ton (6.792 ton); juta 398 ton (1.016 ton); celuloza 104 ton (544 ton); miedź 720 ton (927 ton), Do pozycyj towarowych importu, które wzrosły w miesiącu sprawozdawczym należą: ryż surowy 9.789 ton (9.425 ton); śledzie 299 ton (125 ton); rudy różne i wypałki pirytowe 8.730 ton 5.986 ton); piryty 3.631 ton (—ton); tytoń 878.9 ton (308 ton); wełna i odpadki 3.105 ton (2.913 ton); złom 29.694,8 ton (26.955 ton).

Wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym wyniósł 468.098,2 ton wobec 477.084,5 ton w maju b. r. oraz 477.594 ton w czerwcu 1934 r. Spadek wywozu zamorskiego wywołany został przedewszystkiem pozycjami towarowemi: węgla kamiennego 371.255 ton (384.250 ton) żyta—ton (8.564 ton) mąki pastewnej i ryżowej 849 ton (1.241 ton) bekonów 1.684 ton (1.944 ton) jaj 2.315 ton (2.874 ton) koksu 9.022 ton (11.300 ton) makuchów 886 ton (1.808 ton) celulozy 243 ton (979 ton) metali różnych 20,5 ton (3.762 t.) cynku i blachy cynkowej 1.256 ton (2.438 ton).

Do poważniejszych pozycyj towarowych, które wzrosły na wywozie zamorskim należą: mąka 864 ton (30 ton) słód 1.848 ton (1.044 ton) masło 918 t. (293 ton) cukier 12.607 ton (6.141 ton) soda 1.050 ton (807 ton) drzewo tarte 18.687 ton (9.423 ton) szyny 2.246 ton (2.142 ton).

Obrót przybrzeżny łącznie z Wolnem Miastem Gdańskiem wykazuje w miesiącu sprawozdawczym spadek. Podobnie obrót z wnętrzem kraju drogą wodną wykazuje spadek.

W obrocie przybrzeżnym łącznie z W. M. Gdańskiem przywieziono 38,8 ton oraz wywieziono 2.044,9 ton. Poważniejsze pozycje na przywozie: ryby z połowów własnych 28 ton, tłuszcze zwierzęce 5 ton na wywozie: nasiona oleiste 41 ton, ryż wyłuszczony 927 ton, herbata 55 ton, tłuszcze i oleje roślinne 10,5 ton, tłuszcze i i oleje zwierzęce 105 ton, skóry 213 ton, wełna 321 ton.

W obrocie z wnętrzem kraju przywieziono drogą wodną: 1.678 ton oraz wywieziono 4.662 ton. Poważniejsze pozycje na przywozie: mąka 137 ton, soda 612 ton, pasza 399 ton, wyroby żelazne i metalowe 159 ton na wywozie: ryż wyłuszczony 1.216 ton, owoce świeże 426 ton, owoce suszone 198 ton, kakao 313 ton, żywica 134 ton, tłuszcze i oleje roślinne 216 ton, tłuszcze o oleje zwierzęce 220 ton, skóry 561 ton, wełna 280 ton, miedź 433 ton, maszyny aparaty i części 108 ton.

W ruchu pasażerskim przyjechało 1.114 osób, (1.118 osób), wyjechało 848 osób (1.318 osób). Najwięcej przyjechało ze Szwecji 718 osób (2 osoby), ze Stanów Zjednoczonych Am. P. 219 osób (433 osoby), Anglja 103 osoby, (45 osób). Najwięcej wyjechało do Anglji 300 osób (75 osób), do Francji 265 osób (342 osób) do Stanów Zjednoczonych Am. P. 244 osoby (318 osób).

II. OBRÓT TOWARÓW *(GOODS TURNOVER)* TON

1. OBRÓT ZAMORSKI *(OVERSEAS TRAFFIC)*

A. Przywóz *(imports)*

Poz. tar. cel.	Czerwiec *(June)*	Maj *(May)*	Od początku roku *(January--June)*
Cały przywóz	**81 401·8**	**83 602·8**	**559 826·3**
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**15 612·4**	**19 691·4**	**132 612·5**
w tem m. in.:			
24-26. Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)* . . .	2 420·—	5 084·8	46 845·8
30. Ryż surowy *(rice)* . .	9 789·2	9 424·8	42 238·—
53-66. Owoce świeże i suszone *(fresh and dried fruits)*	2 307·5	3 733·8	50 390·4
69-72. Orzechy i migdały *(nuts and almonds)* . .	28·3	13·1	377·7
76. Kawa *(coffee)*	317·3	138·2	1 998·6
78. Herbata *(tea)*	72·6	74·9	524·9
80. Kakao *(cocoa)*	337·4	638·8	4 160·8
81-82. Korzenie *(spices)* . .	65·7	41·1	703·—
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animals & animal products)*	**457·1**	**258·9**	**12 343·3**
116-117. Śledzie	299·2	125·4	11 428·6
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**14 749·4**	**6 802·—**	**50 577.—**
177. Rudy różne i wypałki pirytowe *(various ores and burn, pyrites)*	8 730·4	5 986·4	33 336·1
177/1c. Piryty *(pyrites)* . . .	3 631·2	—	11 906·9
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of animal and vegetable origin exclusive of those specified)*	**804·4**	**902·8**	**5 952·8**
205-214. Tłuszcze i oleje roślinne *(fats and oils of vegetable origin)*	405·3	299·1	1 723·3
215-217-218. Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	387·8	534·—	3 767·7
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**1 070.8**	**462·3**	**4 762·6**
287. Makuchy *(oil cake)* . .	—	—	204·1
293-294/1, 2, 3, 6. Tytoń *(tobacco)*	878·9	308·4	3 373·4
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**1 636·4**	**9 096·8**	**54 619·4**
424-428. Garbniki *(tanning extracts)*	269·6	770·5	4 667·3
473/3. Fosforyty *(phosphates)*	—	3 174·—	25 522·2
477. Żużle Thomasa *(Thomes slag)*	500·—	1 216·—	16 251·1
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	—	3 048·—	3 163·—
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides, furs,leather goods)*	**2 278·2**	**2 807·—**	**16 544·3**
492-513. Skóry *(hides and skins)*	2 218·6	2 761·—	16 250·7

Poz. tar. cel.	Czerwiec *(June)*	Maj *(May)*	Od początku roku *(January--June)*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**10 667·2**	**11 507·8**	**62 987·8**
589-590-592. Wełna i odpadki *(wool and wool odds)* . .	3 105·2	2 913·—	14 684·5
606-609. Bawełna i odpadki *(cotton & cotton odds)* . .	6 107·7	6 792·3	37 451·3
624. Juta *(jute)*	398·2	1 016·3	5 660·8
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materjałów *(ruber & rubber goods)*	**411·2**	**415·4**	**1 952·9**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood produkcts & baskets wares)*	**208·6**	**25·4**	**501.—**
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**1 170·7**	**1 539·5**	**11 780·9**
803, 809-816. Papier i odcinki papierowe *(paper and paper weste)*	1 020·9	947·6	7 729·8
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	103·8	544·2	2 451·3
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone, ceramic & glass wares)*	**179·8**	**56·4**	**495·3**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metal goods)*	**30 937·3**	**28 655·4**	**198 405·7**
927. Żelastwo (złom) *(scrap iron)*	29 694·8	26 954·7	189 971·9
977. Miedź *(copper)* . . .	719·6	927·2	4 360·9
XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny *(machinery, apparatus, electric products)*	**408·8**	**484·1**	**1 939·1**
XV. Środki transportowe *(means of transport)*	**753·2**	**841·9**	**4 040·5**
XVI. Wagi, narzędzia, instrumenty, aparaty precyzyjne, naukowe, optyczne, maszyny do pisania, zegary, instrumenty muzyczne *(balances, tools, instruments, apparatus of precision, scientific apparatus, optical apparatus, typewriters, musical instruments)*	**10·2**	**17·2**	**106·4**
XVII—XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione *(Sundry goods non specified)*	**26·1**	**38·5**	**204·8**

B. Wywóz *(exports)*

Poz. tar. cel.	Czerwiec (*June*)	Maj (*May*)	Od początku roku (*January-June*)
Cały wywóz	**468 098·2**	**477 084·5**	**2 929 687·8**
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**4 068·7**	**11 392·7**	**49 170·1**
2. Żyto *(rye)*	—	8 563·6	23 793·1
9-16. Strączkowe *(suliguose)*	—	2·8	60·1
27/1-2. Mąka	863·7	30·—	1 228·2
27/3-32. Mąka pastewna i ryżowa *(feeding meal and rice flour)*	848·7	1 241·4	7 757·6
35. Słód *(malt)*	1 848·4	1 044·3	10 547·6
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animal & animal products)*	**5 103·9**	**5 543·3**	**21 657·8**
121/3a. Bekony *(bacon)* . .	1 684·4	1 943·7	10 383·—
125. Jaja *(eggs)*	2 314·7	2 873·6	7 615·3
127. Masło *(butter)* . . .	918·4	292·6	1 517·1
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**409 284·2**	**422 195.1**	**2 607 489·3**
154. Cement *(cement)* . . .	594·3	499·2	4 016·5
174. Sól kuchenna i przemysłowa *(edible & industrial salt)*	135·2	240·—	449·3
180. Węgiel kamienny *(coal)*	371 255·2	384 250·4	2 370 365·1
180. Węgiel bunkrowy *(bunker coal)*	27 184·5	24 884·8	152 421·9
182. Koks *(coke)*	9 022·—	11 300·—	76 699·—
197-200. Oleje i parafiny *(oils & paraffines)* . . .	5·—	10·4	59·4
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of vegetable and animal origin exclusive of those specified)*	**707·3**	**518·9**	**1 552·3**
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**14 293·5**	**8 356·1**	**64 663·2**
259-260. Cukier *(sugar)* . .	12 606·7	6 140·5	51 371·6
287. Makuchy *(oil cake)* . .	885·5	1 808·3	9 422·5
288. Wytłoki buraczane *(residuum of beet)*	205·9	50·5	1 491·5
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**1 955·8**	**1 726·8**	**22 593·4**
299/18. Soda *(soda)* . . .	1 049·7	807·3	4 317·1
300/4, 481-485. Nawozy azotowe *(nitrates)*	40·—	—	9 296·7
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	—	165·—	3 296·7
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides furs, leather goods)*	**145·8**	**129·9**	**641·1**
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**936·7**	**925·1**	**5 560·4**
563-570, 576-588, 597-605, 613-622. Tkaniny *(textiles)*	607·8	624·4	2 797·6
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materjałów *(rubber, its substitutes and rubber goods)*	**9·—**	**31·1**	**165·2**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood and cork goods, & basket-wares)*	**21 025·8**	**11 947·1**	**69 349·6**
747/3, 4, 5. Słupy telegraficzne, kopalniaki i dłużyce *(telegraph poles & mining)*	—	473·9	5 942·8
749-751, 753. Drzewo tarte *(Sawed timber)*	18 686·8	9 422·8	52 728·—
752. Podkłady kolejowe (progi) *(sleepers)*	—	—	—
757/3. Klepki *(staves)* . . .	135·6	46·4	271·9
772-773. Forniery i dykty *(veneers & plywoods)* . .	1 529·4	1 424·6	7 152·5
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**1 007·—**	**1 566·4**	**8 380·6**
792, 803, 809-819, 826. Papier i obcinki papierowe *(paper and paper weste)* . . .	719·6	499·5	4 410·4
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	242·8	978·6	2 570·—
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone-ware, ceramic goods and glass-ware)*	**99·5**	**67·5**	**550·9**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metals products)*	**9 400·7**	**12 560·1**	**77 079·6**
925, 929-931, 978-981. Metale różne *(various metals)*	20·5	3 762·—	20 845·3
932/1. Szyny kolejowe *(rails)*	2 245·6	2 142·—	19 393·8
937-938, 955. Rury żeliwne, żelazne i stalowe *(iron pipes)*	426·8	140·4	2 974·—
968. Cynk i blacha cynkowa *(zinc and zinc sheets)* . .	1 255·8	2 438·—	11 059·9
XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny *(machinery, apparatus, electrical material)*	**13·8**	**25·1**	**469·4**
XV—XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione *(Sundry non specified goods)*	**46·5**	**99·3**	**364·9**

C. Ogólny obrót towarowy zamorski *(total overseas traffic)*

czerwiec *(June)*	1935 —	549.500·—
maj *(May)*	1935 —	560.687·3
czerwiec *(June)*	1934 —	550.044·4
od początku roku *(January — June)*	1935 —	3.489.514·1
od początku roku „ „	1934 —	3.330.974·—

2. OBRÓT PRZYBRZEŻNY ŁĄCZNIE Z W. M. GDAŃSKIEM *(coastal traffic Dancing included)*

Poz. tar. cel.		Czerwiec *(June)*	Maj *(May)*	Od początku roku *(January-May)*
	Przywóz *(imports)*	38·8	546·8	4 887·—
24/26	— **Nasiona oleiste** *(oil seeds)*	—	—	—
40—50	— **Warzywa** *(vegetables)*	—	—	2 5
59. 61-63. 66	— **Owoce suszone** *(dried fruits)*	—	—	1·2
76	— **Kawa** *coffee)*	—	—	—
80	— **Kakao** *(cocoa)*	—	—	—
81—82	— **Korzenie** *(spices)*	—	—	—
95—97	— **Żywica** *(resin)*	—	—	—
116	— **Ryby połowy włas.** *(fishe)*	27·7	50·—	4 056·7
117	— **Śledzie** *(herrings)*	—	—	—
170/1, 2—171/1, 2	— **Materj. szlifierskie** *(grinding materials)*	—	—	—
215—218	— **Tłuszcze zwierz. sur.** *(animal origin)*	5·2	—	7·3
295—491	— **Przetwory chemicz.** *(chemicals)*	—	0.1	1 9
299/18	— **Soda** *(soda)*	—	—	—
429—454	— **Artykuły kosmet.** *(cosmetics)*	—	—	—
466, 470	— **Klej** *(glue)*	—	—	—
480—485	— **Nawozy azotowe** *(nitrates)*	—	—	—
492—515	— **Skóry** *(skins and hides)*	—	—	—
606, 609	— **Bawełna i odpadki** *(cotton & cotton odds)*	—	—	103·3
719	— **Szmaty** *(rags)*	—	—	—
725—746	— **Wyroby gumowe** *(rubber goods)*	—	—	—
749—751.753	— **Drzewo tarte** *(sawed timber)*	—	470·—	563·—
757, 778	— **Wyroby z drzewa** *(wood goods)*	—	—	58 5
742—803	— **Papier** *(paper)*	—	—	19·—
807	— **Fibra** *(fibre)*	—	—	—
896—927	— **Szkło** *(glass)*	1·5	—	1·5
925—981	— **Metale różne** *(various metals)*	—	—	—
930—966	— **Wyr. żel. i metal.** *(iron and steel goods)*	3·4	26·3	70·7
	— **Różne** *(various)*	1·—	0.4	1.4
	Wywóz *(exports)*	2 044·9	2 752·4	8 226·4
24—26	— **Nasiona oleiste różne** *(various oil seeds)*	41·—	73·1	411·2
30	— **Ryż wyluszczony** *(husked rice)*	927·—	2 230·2	4 760·2
40—50	— **Warzywa** *(greens)*	—	—	37·5
53—58. 60—64	**Owoce świeże** *(fresh fruit)*	—	—	142·2

Poz. tar. cel.		Czerwiec *(June)*	Maj *(May)*	Od początku roku *(January-May)*
59, 61—63, 66	— **Owoce suszone** *(dried fruit)*	7.8	18·1	51·4
67, 68	— **Konserwy owocowe** *(fruit preserves)*	—	13.—	18·—
69, 72	— **Orzechy i migdały** *(nuts & almonds)*	3·5	—	5·8
76	— **Kawa** *(coffee)*	8·8	2·7	24·—
78	— **Herbata** *(tea)*	—	2 1	5 8
	Kakao *(cocoa)*	54·9	46·6	336·2
81, 82	— **Korzenie** *(spices)*	14·8	—	14·8
95—97	— **Żywica** *(resin)*	28·2	44·2	192·1
104/1,3	— **Trawa morska, trzcina** *(sea grass, seed)*	—	5·1	1.1 1
117	— **Śledzie** *(herrings)*	—	—	152.9
137/2—3	— **Jelita** *(casings)*	11·4	28·1	97·2
200/8	— **Wazelina** *(vaseline)*	1·1	—	18·1
205—214	— **Tłuszcze i oleje roślinne** *(Fats & oils vegetable origin)*	104·5	2 7	244 4
148—162	— **Kamienie** *(stones)*	—	—	6·4
156/1—2	— **Talk** *(talc)*	—	—	—
197, 200	— **Oleje** *(oils)*	—	—	—
203—204	— **Wosk** *(wax)*	—	—	1·1
215—218	— **Tłuszcze zwierzęce surowe** *(raw fats of animal orign.)*	105·—	—	373·4
216	— **Tran** *(cod-liver-oil)*	7.6	—	7·6
254—256	— **Ryby** *(fish)*	—	—	0.7
291	— **Mączka rybna** *(fish meal)*	—	—	—
295/6	— **Siarka** *(sulphur)*	37·—	22·—	59·2
295—491	— **Przetwory chemiczne** *(chemicals)*	22·9	5·5	65.8
405—425	— **Farby** *(paints)*	13 3	17 7	36·2
404	— **Sadze** *(soot)*	—	—	6·2
481—485	— **Nawozy azotowe** *(nitrates)*	—	—	—
492—513	— **Skóry** *(skins)*	213·2	34·9	419·9
589/1. 2, 592	— **Wełna** *(wool)*	321·—	—	321·—
597—622	— **Tkaniny** *(textiles)*	—	—	1·2
625, 626	— **Sizal** *(sisal)*	—	—	—
720—724	— **Kauczuk** *(rubber)*	4·3	2·9	34 8
757—778	— **Wyroby z drzewa** *(wood goods)*	—	—	29 4
779	— **Korek i wyr. z korka**	48·2	—	48·2
792—803, 809—819,826	— **Papier i obcinki papierowe** *(paper and paper weste)*	—	2·—	16·5
925—981	— **Metale różne** *(various metals)*	40 5	61·3	103·8
930—965	— **Wyroby żel. i metal.** *(iron ware & steel ware)*	4.1	—	4·1
1037—1092	— **Maszyny, aparaty i części** *(machinery)*	0·7	0·4	1·1
	— **Różne** *(various)*	24·1	139.8	166 9
	Przywóz i wywóz razem	2 083·7	3 299·2	13 113·4

3. OBRÓT Z WNĘTRZEM KRAJU DROGĄ WODNĄ *(river traffic)*

Poz. tar. cel.		Czerwiec *(June)*	Maj *(May)*	Od początku roku *(January-June)*
	Przywóz *(imports)*	1678.—	5 988 4	42 443 5
1—4	— **Zboże** *(grain)*	—	3·6	3·6

Poz. tar. cel.		Czerwiec *(June)*	Maj *(May)*	Od początku roku *(January-June)*
17, 23, 25	— **Nasiona** *(seeds various)*	0 1	—	41·1
24—26	— **Nasiona oleiste różne** *(various oil seeds)*	—	10·1	10·1
31, 32	**Krochmale** *(starch)*	—	9·5	14·5

Poz. tar. cel.		Czerwiec (June)	Maj (May)	Od początku roku (January-June)
27/1—3	— **Mąka** (*flour*)	136 6	273 7	828.3
40—50	— **Warzywa** (*vegetables*)	5·—	1·3	26 3
53, 58, 60—64	— Owoce świeże (*fresh fruit*)	0·5	—	2·5
59, 61—63, 66	**Owoce suszone** (*dried fruit*)	1·8	3·—	11.5
67, 68	— **Konserwy owocowe** (*fruit preserves*)	0·2	1·1	1 3
76	— **Kawa** (*coffee*)	0·6	0 3	1·8
77	— **Cykorja** (*succory*)	—	—	1·—
78	— **Herbata** (*tea*)	—	0·2	0·5
80	— **Kakao** (*cocoa*)	0 2	0·4	0 9
81, 82	— **Korzenie** (*spices*)	—	0·9	2·3
95, 97	— **Żywica** (*resin*)	5 7	—	5·7
121/26	— **Ptactwo bite** (*poultry*)	1·5	—	1·5
125	— **Jaja** (*eggs*)	0·1	—	0·1
127—200	— **Oleje** (*oils*)	13·—	1·5	18 2
128/1—4	— **Ser** (*cheese*)	—	—	—
131	— **Pierze** (*feather*)	0·1	2·—	6 7
137/2a, b	— **Jelita** (*casings*)	0·9	7·9	10·—
205—214	— **Tłuszcze i oleje roślinne** (*Fats & oils of vegetable origin.*)	11·9	0·2	12·1
215, 217, 218	— **Tłuszcze zwierz. surowe** (*raw fats of animal origin.*)	1·4	0·5	1.9
228	— **Makaron** (*macaroni*)	3·1	—	6·1
243/1, 2	— **Konserwy mięsne** (*meat preserves*)	1·7	1·1	2·8
254, 256	Ryby i konserwy rybne (*fishes*)	0·8	—	2·7
259, 260	— **Cukier** (*sugar*)	—	4·576·4	37 738·7
272, 273, 276, 278	— **Napoje alkoholowe** (*spirits*)	77·9	65·1	183·—
280—282	— **Wina** (*wine*)	1·—	0·2	1·2
292/2	**Pasza**	398 8	—	398·8
295—491	— **Przetwory chemiczne** (*chemicals*)	9 5	12·2	47 7
299/18	— **Soda** (*soda*)	612·—	612·—	1 832.—
411/2	— **Biel cynkowa** (*zinc white*)	—	—	—
429—454	— **Artykuły kosmetyczne** (*cosmetics*)	9 5	24 4	47·9
466—470	— **Klej i żelatyna** (*glue and gelatine*)	0·1	0·2	0·6
492—513	— **Skóry** (*skins*)	1·4	2·6	5·2
534—559	— **Wyroby skórzane** (*Leather goods*)	0.4	2·1	3·2
757—778	— **Wyroby z drzewa** (*wood goods*)	11·8	8 8	41·6
563—622	— **Tkaniny** (*textile fabrics*)	34·—	39·2	87 2
589/1, 2 592	— **Wełna** (*wool*)	—	0·6	0 6
606/1, 2 a b	— **Odpadki bawełny** (*cotton waste*)	—	—	—
646—648	— **Sznury** (*ropes*)	1.4	0·3	5·—
720, 724	— Kauczuk	61·—	—	61·—
725—746	— **Wyroby gumowe** (*rubber goods*)	21·8	2·7	26·6
752	— Podkłady kolejowe (*sleepers*)	—	75·—	75 —
776	— **Meble** (*bentwood furniture*)	7 8	0·1	9·2

Poz. tar. cel.		Czerwiec (June)	Maj (May)	Od początku roku (January-June)
779—787	— **Korek, wyr. z korka** (*cork wood and cork goods*)	—	—	—
792, 803, 809, 826	— **Papier** (*paper*)	13·2	21·7	95·9
836—847	Książki i broszury (*books*)	1 3	1 5	5·1
862—887	— **Wyroby ceram.** (*ceramic products*)	9·5	8·6	27·6
896—927	— **Szkło i wyroby** (*glass and glass ware*)	17·6	7·6	38·2
930—965	— **Wyr. stal. i metal.** (*iron & steel goods*)	159·2	129·6	564 8
968	— **Cynk** (*zinc*)	—	58·5	58 5
	— **Różne** (*various*)	43·6	21·7	75·4
	Wywóz (*exports*)	**4 661·9**	**6 114·3**	**19 976·4**
7	— **Kukurydza** (*maize*)	—	8·3	13·3
23	— **Pestki drzew owocowych** (*fruit stones*)	1·3	1·—	3 —
24—26	— **Nasiona oleiste** (*oil seeds*)	32 1	4·3	205 2
17, 23, 25	— **Nasiona** (*seeds various*)	2·—	20·5	87·5
24/1—3	— **Mąka** (*flour*)	33·6	50·—	87 8
28	— **Kasza** (*grits*)	0·8	—	22·1
30	— **Ryż wyłuszczony** (*husked rice*)	2 216·4	2 004·9	5 738·1
31	— **Krochmal** (*starch*)	—	4·8	13·8
53, 58, 60—64	— **Owoce świeże** (*fresh fruit*)	426·—	357·—	1 670·3
59, 61—63, 66	— **Owoce suszone** (*dried fruit*)	198 2	234·2	856·—
62—72	— **Orzechy i migdały** (*nuts and almonds*)	15.—	1·3	40·4
67, 68	— **Konserwy owocowe** (*fruit preserves*)	3·6	1·4	23·—
76	— **Kawa** (*coffee*)	5·4	2 3	127·7
78	— **Herbata** (*tea*)	3·8	7·4	41·5
80	— **Kakao** (*cocoa*)	312·5	110·4	885 1
81—82	— **Korzenie** (*spices*)	4·4	2·8	48·2
95, 97	— **Żywica** (*resin*)	134·1	193.4	731 1
104	— **Trawy morskie, trzcina** (*sea grass, reed*)	0·7	1·4	4·6
117	— **Śledzie** (*herrings*)	19·6	16·—	133·4
127—200	— **Oleje** (*oils*)	3·7	5·7	9 4
128/1—4	— **Sery** (*chese*)	—	—	—
129/1—5	— **Kazeina** (*caseine*)	—	—	—
137/2a, b	— **Jelita** (*casings*)	43 5	46·—	146 8
143/1—3	— **Muszle** (*shells*)	1·—	—	1·—
148	— **Kamienie** (*stones*)	0·5	10·2	10·9
154	— **Cement** (*cement*)	—	0·4	0·4
170	— **Art. szlifierskie** (*grinding materials*)	30·—	12·2	59·7
200/8, a, b, c	— **Wazelina** (*vaseline*)	—	19 4	21 9
203—204	— **Wosk** (*wax*)	1·1	1·—	8·4

Poz. tar. cel.	Czerwiec (*June*)	Maj (*May*)	Od początku roku (*January June*)
205, 214 — **Tłuszcze i oleje roślinne** (*vegetable oils and fats*)	216·—	381·5	1 134·8
213/1—3 — **Pokost** (*varnish*)	5·2	6·3	12·6
215, 217—218 — **Tłuszcze zwierz. sur.** (*raw fats*)	219·8	438·6	1 708·7
216 — **Tran** (*whale oil*)	17·3	—	17·3
254, 256 — **Ryby i konserwy rybne** (*fish*)	3·6	7·5	32·1
259—260 — **Cukier** (*sugar*)	—	—	—
272—273, 276, 278 — **Nap. alkoh.** (*alcohols*)	0·4	0·2	2·9
286, 287 — **Otręby i makuchy** (*bran & oil cokes*)	—	6·—	34·—
295/6 — **Siarka** (*sulphur*)	39·—	35·—	118·9
295—491 z wyj. osobno wym. — **Przetwory chemiczne** (*chemicals*)	52·4	118·9	254·3
299/18 — **Soda** (*soda*)	—	—	—
405, 407, 409 412, 418, 420 423 — **Farby** (*paints*)	13·	31·2	54·—
424—427 — **Garbniki** (*tanning extracts*)	28·—	157·3	414·7
429, 450—454 — **Artykuły kosmetyczne** (*cosmetics*)	3·8	1·1	10·3
466, 470 — **Klej i żelatyna** (*glue and gelatine*)	0·7	1·—	2·6
492, 513 — **Skóry** (*skins*)	560·5	624·5	1 977·2
589/1, 2 592 — **Wełna** (*wool*)	280·2	726·7	2 294·9
597, 605, 613 622 — **Tkaniny** (*textiles*)	—	1·2	15·2

Poz. tar. cel.	Czerwiec (*June*)	Maj (*May*)	Od początku roku (*January June*)
606, 609 — **Bawełna** (*cotton*)	—	—	2·—
623 — **Len i konopie** (*flax and hemp*)	—	—	0·2
625—626 — **Sisal** (*sizal*)	18·5	19.8	80·3
646—648 — **Sznury** (*ropes*)	—	5·2	23·2
720, 724 — **Kauczuk** (*rubber*)	34·—	150·6	346·3
725, 746 — **Wyroby gumowe** (*rubber goods*)	3·—	4·5	14·5
750 — **Drzewo egzotyczne** (*exotic wood*)	—	—	4·5
757, 778 — **Wyroby z drzewa** (*wood goods*)	6·1	6·7	33·5
779 — **Korek, wyroby z korka** (*cork goods*)	1·8	—	10·6
792, 803, 809 826 — **Papier** (*paper*)	17·9	21·5	42·4
794/1, 2 795 — **Celuloza** (*cellulose*)	—	—	2·—
807—808 — **Fibra** (*fibre*)	—	2·9	13·9
925—981 — **Metale różne** (*various metals*)	10.6	13·7	27·8
927 — **Żelastwo** złom) (*scrap iron*)	—	15·5	15·5
930—965 — **Wyroby stal. i żelazne** (*hardware*)	75.8	11·7	126·5
966/1—4 — **Cyna** (*tin*)	3·8	13·1	34·9
977 — **Miedź** (*copper*)	433·3	177·5	970·—
1037, 1098 — **Masz. apar. i części** (*machinery apparatus parts*)	107.6	8·—	117·6
1099—1132 — **Mat. elektrotechn.** (*electric products*)	—	2·5	2·7
— **Różne** (*various*)	20·3	7·8	32·9
Przywóz i wywóz razem (*total exports and imports*)	**6.339.9**	**12 102.7**	**62.419.9**

4. OGÓLNY OBRÓT TOWAROWY (*general goods turnover*)

czerwiec (*June*) . . . . . . 1935 — 557.923.6
maj (*May*) . . . . 1935 — 576.089.2
czerwiec (*June*) . . . . . . 1934 — 565.152.1
od początku roku (*January*-June) 1935 — 3.565.047.4
od początku roku . . . . . 1934 — 3.387.162.8

III. POLSKIE POŁOWY MORSKIE W MAJU
w/g danych Morskiego Urzędu Rybackiego w kg

Gatunki ryb	Połowy bałtyckie: Hel	Gdynia	Jastarnia W. Wieś	Chłapowo Karwia	Puck i wioski Zatoki	Połowy dalsze	Połowy dalekomorskie	Razem
Troć	—	—	—	—	300	—	—	300
Stornia	19040	12630	75000	25300	4600	720	—	137.290
Zimnica	8880	—	900	1000	—	—	—	10.780
Gładzica	—	—	850	1350	—	—	—	2.200
Skarp	660	2350	1770	1650	1310	—	—	7.740
Śledzier mor.	1060	—	—	—	—	—	—	1.060
Węgorze	—	430	1580	—	2490	—	—	4.500
Wątłusze	7460	3570	8500	250	1050	2750	—	23.580
Węgorzyce	—	5060	—	—	280	—	—	5.340
Makrele	—	—	—	—	—	—	400	400
Szczupaki	—	10	750	—	1910	—	—	2 670
Okonie	—	—	250	—	400	—	—	650
Płotki	—	—	1550	—	700	—	—	2.250
Certy	—	200	—	—	500	—	—	700
Razem czerwiec 35	**37.100**	**24 250**	**91 150**	**29 550**	**13.540**	**3.470**	**400**	**199.460**
ubiegły miesięc	62.630	21.850	44.920	8.750	14.880	24.820	—	177.850
od początku roku	3,455.170	2,687.390	1,418.980	59.110	216 160	268.380	400	8,105.590

IV. RUCH STATKÓW *(MOVEMENT OF SHIPS)*

	Przyszło statków (*ships incoming*)			Wyszło statków (*ships outgoing*)			Suma rubr. 3 i 6	Kolejne miejsce (*place occupied*)
	ogółem (*total*)	w tem z ład. (*loaded*)	o ogól. poj. (*n. r. t.*)	ogółem (*total*)	w tem z ład. (*loaded*)	o ogól. poj. (*n. r. t.*)		
	1	2	3	4	5	6	7	8
Polska *(Poland)*	47	24	46.367	56	48	50.375	96.742	2
Anglja *(Great Britain)*	20	4	39.531	18	18	28.252	67.783	5
Danja *(Denmark)*	64	33	41.458	59	40	38.658	80.116	3
Estonja *(Estonia)*	11	1	6.394	12	6	6.619	13.013	11
Finlandja *(Finland)*	15	5	16.541	13	10	15.881	32.422	9
Grecja *(Greece)*	7	—	16.667	6	6	13.754	30.421	10
Holandja *(Holland)*	10	7	5.774	10	8	5.737	11.511	12
Łotwa *(Lettonia)*	3	1	4.806	3	3	4.806	9.612	13
Niemcy *(Germany)*	62	33	34.029	60	34	34.308	68.337	4
Norwegja *(Norway)*	24	18	24.488	24	18	23.695	48.183	7
Panama (*Panama*)	2	—	294	1	—	147	441	16
Rumunja *(Romania)*	1	—	2.599	1	1	2.599	5.198	14
Stany Zjedn. A. P. (U. S. A.) . . .	7	4	21.892	7	4	21.892	43.784	8
Szwecja *(Sweden)*	100	30	68 946	98	85	67.812	136.758	1
Włochy *(Italy)*	12	1	33.736	10	9	27.173	60.909	6
W. M. Gdańsk *(F. C. of Danzig)* .	3	1	1.380	3	3	997	2.377	15
Razem *(total)* . . .	**388**	**162**	**364.902**	**381**	**293**	**342.705**	**707.607**	—
Miesiąc poprzedni *(previous month)*	360	160	337.139	387	305	373.033	710.172	—
Ten sam miesiąc 1934 r. *(June 1934)*	*349*	*141*	*309.222*	*363*	*273*	*324.131*	*633.353*	—
Od pocz. r. 1935 (*since beginning of 1935*)	2.259	995	2.127.793	2.164	1.866	2 127.383	4.255.176	—
Od pocz. r. 1934 (*since beginning of 1934*)	2.197	980	1.941.630	2.207	1.708	1.961.563	3.903.193	—

Uwagi: a) średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w czerwcu: 940,5 n. r. t.; b) średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie: 43; c) średni postój statków: 54,2 godzin.

V. RUCH PASAŻERÓW *(PASSENGER TRAFFIC)*

RUCH ZAMORSKI (*Oversea traffic*)

	Przyjechało (*passengers incoming*)					Wyjechało (*passengers outgoing*)				
	Czerwiec (*June*)				Maj (*May*)	Czerwiec (*June*)				Maj (*May*)
	I kl.	II kl.	III kl.	Razem (total)	Razem (total)	I kl.	II kl.	III kl	Razem (total)	Razem (total)
Anglja	45	40	18	103	45	42	93	165	300	75
Hull	—	17	—	17	—	—	17	12	29	11
Londyn	45	23	18	86	45	42	76	153	271	64
Argentyna	—	—	1	1	3	—	—	—	—	1
Buenos Aires	—	—	1	1	3	—	—	—	—	1
Belgja	—	2	—	2	—	1	—	—	1	—
Antwerpja	—	2	—	2	—	1	—	—	1	—
Danja	7	—	8	15	588	—	—	—	—	570
Kopenhaga	6	—	8	14	588	—	—	—	—	570
Aarhus	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—
Estonja	—	—	—	—	—	1	—	—	1	2
Tallin	—	—	—	—	—	1	—	—	1	2
Litwa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5
Kłajpeda	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5
Łotwa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ryga	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Finlandja	4	2	9	15	17	—	—	—	—	2
Helsinki	4	2	9	15	17	—	—	—	—	—
Kotka	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Francja	1	—	—	1	1	—	8	257	265	342
Le Havre	1	—	—	1	1	—	8	257	265	342
Hiszpanja	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vigo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Holandja	10	—	12	22	13	—	—	—	—	—
Amsterdam	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—
Rotterdam	10	—	11	21	13	—	—	—	—	—
Niemcy	5	—	4	9	9	—	—	—	—	—
Hamburg	5	—	4	9	9	—	—	—	—	—
Norwegja	—	—	—	—	7	—	—	3	3	—
Bergen	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—
Oslo	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—
Skien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Stavanger	—	—	—	—	—	—	—	3	3	—
Stany Zjedn. Am. P.	—	—	229	219	433	—	—	244	244	328
New-York	—	—	219	219	433	—	—	244	244	328
Szwecja	—	—	718	718	2	4	—	17	21	1
Göteborg	—	—	10	10	—	—	—	—	—	—
Malmö	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1
Stockholm	—	—	1	1	1	4	—	17	21	—
Borgholm	—	—	705	705	—	—	—	—	—	—
Inne porty	—	—	2	2	—	—	—	—	—	—
via W. M. Gdańsk	1	8	—	9	—	—	1	12	13	2
Gdańsk	1	8	—	9	—	—	1	12	13	2
Razem . . .	73	52	989	1114	1118	48	102	698	848	1318
Od początku roku 1935 (*since beginning of 1935*) .	301	125	2915	3341	—	157	240	3569	3966	—

Cena prenumeraty zł. 15.— rocznie, numer pojedyńczy zł. 1.50

Drukarnia Państwowa Nr 77920.

Gdynia
the largest port

on the Baltic

with the most modern
harbour facilities.